Hammer, Oswald

Die deutsche post als vermittlerin von...

Leipsig

1910

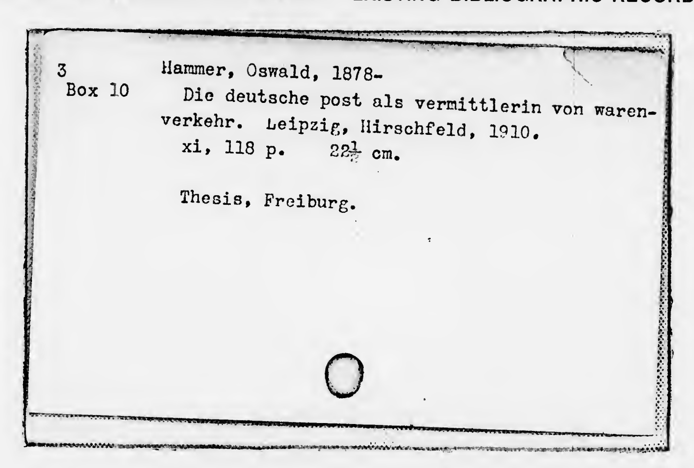
97-84181-6

MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



3 Box 10 Hammer, Oswald, 1878-
Die deutsche post als vermittlerin von warenverkehr. Leipzig, Hirschfeld, 1910.
xi, 118 p. 22½ cm.

Thesis, Freiburg.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm   REDUCTION RATIO: 10:1   IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-5-97   INITIALS: PB

TRACKING # : 27406

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Die Deutsche Post
als Vermittlerin von Warenverkehr.

INAUGURAL-DISSERTATION
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Großherzoglich Badischen Albert-Ludwigs-Universität
zu
Freiburg im Breisgau
vorgelegt von

Oswald Hammer
Ober-Postpraktikant in Leipzig.

Leipzig,
Druck von J. B. Hirschfeld
1910.

Dekan: Geh. Hofrat Prof. Dr. von **Schulze Gaevernitz.**
Referent: Prof. Dr. **Diehl.**

Meiner lieben Frau!

Der Postgüterverkehr:

„ein kleiner Verkehr in quanto, doch groß dessen Ansprüche in quali".*)

*) Schätzel, „Motor-Posten", München, 1901, S. 66.

Inhaltsangabe.

Abkürzungen.

A. D. A. f. P. u. T. = Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie.
Arch. f. P. u. T. = Archiv für Post und Telegraphie.
D. V. Z. = Deutsche Verkehrszeitung, Berlin.
Grunzel = Grunzel: „System der Verkehrspolitik“, Leipzig 1908.
Sax I = Sax: „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“, I. Bd., Wien 1878.
P. O. = Postordnung vom 20. März 1900 (Centralbl. f. d. D. R. Nr. 12, S. 53).
v. d. B. = van der Borght, „Das Verkehrswesen“, Leipzig 1894.

Literaturverzeichnis.

Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Abschnitt V, Abteilung 1 (Postordnung vom 20. März 1900 mit Ausführungsbestimmungen), Abteilung 2 (Betriebsdienst), Abschnitt VI, Abteilung 1 (Postfuhrwesen), Abteil. 2 (Postkurswesen), Abteil. 3 (Postwagen).

Amtliche Anweisung für die Behandlung der Post an Bord der Reichspostdampfer.

Amtsblatt des Reichs-Postamts, Berlin, Jahrgänge 1898 und 1900.

Anonyme Broschüre: „Zur Reform des Paketportos in Deutschland und Österreich-Ungarn“, Leipzig 1898.

Archiv für Post und Telegraphie, Beihefte zum Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jahrgänge 1873, 1877 (unter der früheren Bezeichnung: „Deutsches Postarchiv“), 1881, 1882, 1897, 1904, 1906, 1909.

Aschenborn, Kommentar zum Postgesetz, Berlin 1908.

Blätter für Post und Telegraphie, Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphenbeamten, Berlin, Jahrgang 1907.

Bücher, „Der deutsche Buchhandel und die Wissenschaft“, Leipzig 1904.

Centralblatt für das Deutsche Reich, Jahrgänge 1876, 1879, 1900, 1909.

Cohn, „System der Finanzwissenschaft“, Stuttgart 1889.

Derselbe, „System der Nationalökonomie, 3. Bd., Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens“, Stuttgart 1898.

Conrad: Schriften des Vereins für Sozialpolitik 38, 1888.

de Terra „Im Zeichen des Verkehrs“, Berlin 1899.

Deutsche Verkehrszeitung, Berlin, Jahrgänge 1882, 1883, 1887, 1889, 1895, 1899, 1903, 1906, 1907.

Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Göhre, „Das Warenhaus“, 12. Band des Serienwerks „Die Gesellschaft“, herausgegeben von Martin Buber, 1907.

Grunzel, „System der Verkehrspolitik“, Leipzig 1908.

Haass, „Die Post und der Charakter ihrer Einkünfte“, Stuttgart 1890.

Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands, Bd. IV, Leipzig 1904; Mannich Artikel „Post, Telegraphie und Fernsprechwesen“.

„Handel und Gewerbe“, Zeitschrift für die zur Vertretung von Handel und Gewerbe gesetzlich berufenen Körperschaften, Berlin, Jahrgänge 1904/5, 1905/6, 1906/7, 1907/8.

Handelskammer Hannover: „Die Lage des Kleinhandels in Deutschland“, Berlin 1899.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Jena 1893; Fischer: Artikel „Post“.

Hull, „Die deutsche Reichspaketpost“, Jena 1892.

Jung, „Die Entwicklung des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren“, Leipzig 1893.

Derselbe, „Der Weltpostverein und sein Einfluß auf den Weltverkehr und die Weltwirtschaft“, Straßburg 1903.

Motive zur Posttaxnovelle vom 17. Mai 1873.

Paketposttarif, amtlicher.

Philippovich, „Grundriß der politischen Ökonomie“, Tübingen 1907.

Preußische Gesetzsammlung 1892.

Reichs-Gesetzblatt, Jahrgänge 1871, 1873, 1875, 1907.

Roscher: „System der Volkswirtschaft, 3. Bd., Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes“, Stuttgart 1899.

Sax, „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“, I. Bd., Wien 1878.

Schätzel, „Motorposten“, München 1901.

Schmoller, „Grundriß der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre“, 2. Teil, Leipzig 1904.

Schmidt, Arthur: „Die wichtigsten Tarife der Deutschen Reichs-Postverwaltung“, Dresden 1903.

Schönberg: Handbuch der politischen Ökonomie, Tübingen 1890; Sax: Artikel „Transport- und Kommunikationswesen“.

Sombart, „Der moderne Kapitalismus“, Bd. I und II, Leipzig 1902.

Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1907, Berlin 1908.

Statistischer Bericht über den Betrieb der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen im Verwaltungsjahr 1907, München.

Stenographische Berichte des Deutschen Reichstags 1898.

Troeltsch, „Über die neuesten Veränderungen im deutschen Wirtschaftsleben“, Stuttgart 1899.

Ullrich, „Die Finanzen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung“, Stettin 1909.

van der Borght, „Das Verkehrswesen“, Leipzig 1894.

Veredarius, „Das Buch von der Weltpost“, Berlin 1894.

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatjahr 1907, Stuttgart 1908.

Wagner, „Finanzwissenschaft“, I. Leipzig und Heidelberg 1883, II. Leipzig 1890.

Weichs-Glon, „Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel“, Tübingen 1894.

Wernicke, „Kapitalismus und Mittelstandspolitik“, I. Teil, Jena 1907.

Wilhelm, „Frachtporto“, Wien 1900.

Einleitung.

Die Deutsche Post dient als Vermittlerin von Warenverkehr:

1. mittelbar: durch ihre Organisation des Nachrichtenverkehrs,
2. unmittelbar: durch die von ihr besorgte Beförderung von Warengütern selbst.

Der ältere und weitaus wichtigere Teil ihrer Vermittlungstätigkeit ist unzweifelhaft der erstere. Die vielseitigen Wechselbeziehungen zwischen Produktion, Handel und Konsumtion in der modernen Volkswirtschaft sind ohne den ausgedehnten Nachrichtenverkehr der Post undenkbar: dieser „vermittelt den Produzenten und Konsumenten, bezw. deren Repräsentanten, den Kaufleuten, die Kenntnis der Produktions- und Absatzverhältnisse in anderen Gegenden und Ländern“ [1]), er schafft insbesondere die Möglichkeit rascher Orientierung über die Produktions-, Bedarfs- und Preisverhältnisse [2]) und damit überhaupt erst die grundsätzlichen Bedingungen für den nationalen und internationalen Warenaustausch. Der gesamte geschäftliche Briefwechsel, ferner die Drucksachenversendung zu Reklamezwecken und schließlich auch der von der Post in weitem Umfange besorgte Vertrieb von Zeitungen und Zeitschriften mit ihrer nicht zu unterschätzenden Bedeutung für Angebot und Nachfrage [3]) sind die ursprünglichen und hauptsächlichen Teile dieses den Warenaustausch vermittelnden Nachrichtenverkehrs, denen sich in neuerer Zeit Telegraph und Fernsprecher mit wachsendem Einfluß angeschlossen haben.

Es soll unsere Aufgabe nicht sein, die klar zutage liegende eminente Bedeutung der postalischen Nachrichtenvermittlung für

1) Sax I S. 212. 2) v. d. B. S. 41.

3) Sombart „Der moderne Kapitalismus“ Leipzig 1902 II S. 289.

den Warenverkehr im einzelnen zu erörtern. Vielmehr bezweckt die vorliegende Abhandlung, den mehr versteckt liegenden Anteil der Deutschen Post am unmittelbaren Warenverkehr, an der Beförderung der Waren selbst, zu ermitteln und zu beleuchten. Der Lösung dieser Aufgabe stellen sich allerdings Schwierigkeiten entgegen, indem greifbare statistische Unterlagen fehlen. Eine Inhaltsangabe findet bei Versendung von Gütern mittels der Post innerhalb Deutschlands nicht statt, und der Inhalt der Postgütersendungen entzieht sich somit — von den offen zu versendenden Warenproben hier abgesehen — im allgemeinen der Kenntnis und Feststellung von dritter Seite. Die mittels der Post nach und von dem Auslande beförderten Waren werden zwar in den beizufügenden Zollinhaltserklärungen deklariert, doch versagt für unsere Zwecke die deutsche Warenverkehrsstatistik, weil sie den Warenverkehr mit dem Auslande in Gesamtsummen angibt, lediglich nach dem Warenstoffe getrennt, ohne Rücksicht auf die Art der Beförderung (Schiff, Eisenbahn, Post)[1]. Ebensowenig gewährt die Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung mit ihren Angaben über die Höhe des Versendungsverkehrs Anhalt für den Umfang und die Richtung des von ihr vermittelten Warenverkehrs, da der Inhalt der Sendungen hier naturgemäß völlig außer Betracht gelassen ist und die Ermittelungen immer nur den Gesamtverkehr ohne Trennung nach geschäftlichen und privaten Sendungen umfassen. Es erübrigen somit für die Untersuchung der Frage in welcher Weise, nach welchen Richtungen und mit welchen Folgewirkungen die Deutsche Post am unmittelbaren Warenverkehr beteiligt ist, in der Hauptsache die Ergebnisse fachmännischer Beobachtungen des Postgüterbetriebs und gelegentliche Angaben in der Literatur und Fachpresse bezw. von den Handelskammern[2]. Daß auf solchen Unterlagen ein scharf umrissenes Bild nicht geschaffen werden kann, wird näherer Erörterung nicht bedürfen. Es

1) Die englische Handelsstatistik z. B. weist den Postwarenverkehr besonders nach. Es wäre erwünscht und auf Grund der Zollinhaltserklärungen ohne große Mühewaltung durchführbar, auch in der deutschen Warenverkehrsstatistik den Postverkehr gesondert von dem übrigen Warenverkehr erscheinen zu lassen (vgl. „Blätter für Post und Telegraphie, Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphenbeamten“, Jahrg. 1907 S. 247).

2) Näheres vgl. S. 60.

soll aber versucht werden, mit den systematisch zusammengestellten und verarbeiteten Einzelangaben aus den verschiedensten Quellen wenigstens ungefähr ein Bild des heutigen Anteils der Deutschen Post am Warenverkehr zu entwerfen.

Um die Rolle der Deutschen Post als Vermittlerin von Warenverkehr zu erkennen und zu würdigen, bedarf es zunächst einer Prüfung, welche Aufgabe der Post im Sachgüterverkehr obliegt und in welcher Weise sie diese Aufgabe löst.

A. Allgemeiner Teil.

I. Die Aufgabe der Post im Sachgüterverkehr.

a) Der Sachgüterverkehr im allgemeinen.

Die Überwindung der räumlichen Entfernungen im Güteraustausch kann erfolgen entweder mittels menschlicher Tragkraft oder mittels tierischer und mechanischer Triebkraft mit Hilfe von Wegen (Bahnen) und den zugehörigen Fahrzeugen: Landstraße und Lastwagen, Wasserweg und Schiff, Schienenweg und Eisenbahnwagen.

Im Verhältnis verschwindend gering ist heute der Anteil der menschlichen Tragkraft an der räumlichen Fortbewegung der Güter; abgesehen von unbedeutenden Teilfunktionen des Transports, wie bei der Be- und Entladung von Wagen usw., kommt ihr wohl nur in unerschlossenen Kolonialländern mit Naturproduktion noch einige grundsätzliche Bedeutung bei. Die entwickelte Verkehrswirtschaft der Kulturstaaten bedient sich für die Güterbeförderung der leistungsfähigeren Hilfsmittel, die sich ihr im Landstraßen-, Schiffs- und Eisenbahnverkehr bieten. Der Grad von deren Leistungsfähigkeit ist verschieden und abhängig in erster Linie von den drei Grundeigenschaften: Höhe des Reibungswiderstandes, Möglichkeit der Anwendung mechanischer Triebkraft und Verwendbarkeit großer Gefäße zum Transport[1]), in weiterer Folge von dem Vorhandensein der für den einzelnen Verkehrsakt mehr oder weniger wichtigen Faktoren der Billigkeit, der Regelmäßigkeit, der Schnelligkeit und Pünktlichkeit, der Sicherheit, der Bequemlichkeit, der Massenhaftigkeit, der Ausdehnungs- und Verzweigungsfähigkeit, sowie der Vielseitigkeit der Verwendbarkeit[2]).

1) v. d. B. S. 15. 2) v. d. B. S. 10.

b) Der Sachgüterverkehr auf der Landstraße.

Die Landstraße bietet selbst in dem vollkommenen Zustande, wie ihn die heutige Straßenbautechnik ermöglicht[1]), einen relativ großen Reibungswiderstand und erschwert dadurch die Anwendung mechanischer Triebkraft zur Fortbewegung von Gütern. Tatsächlich ist der Landstraßenverkehr im großen ganzen auf die tierische Zugkraft beschränkt geblieben, auch das teure Lastautomobil der jüngsten Zeit hat mit seinen hohen Unterhaltungskosten und seiner raschen Abnutzung in dieser Beziehung für den Fernverkehr bisher keinen nennenswerten Wandel schaffen können[2]). Große Transportgefäße und Lasten verbieten sich bei diesen Verhältnissen von selbst, um die schon vorhandene starke Abnutzung der Fahrzeuge und Zugtiere, sowie der Landstraße selbst nicht noch mehr zu steigern; es kann sich mithin im Landstraßenverkehr in der Hauptsache nur um Kleingüterverkehr handeln. Dabei gestaltet sich der Frachtaufwand bei den bedeutenden Streckenkosten immer hoch, obgleich die Möglichkeit für jedermann besteht, den Gütertransport auf der Landstraße durch Fuhrwerke der mannigfaltigsten Art zu besorgen. Hierzu kommen als weitere Nachteile bei Benutzung der Landstraße: die Abhängigkeit von Witterungseinflüssen (Schneefall, andauernder Regen), die sich sowohl auf die Wege und damit auf die Beförderung wie auf die beförderten Waren selbst unliebsam geltend machen, und von der Tageszeit (mangelnde Beleuchtung in der Dunkelheit), die einen durchgehend regelmäßigen, schnellen und pünktlichen Verkehr unmöglich machen, sowie eine gewisse Unsicherheit der Beförderung (häufige Wagendefekte, mangelnder Schutz auf der Landstraße). Bei diesen Nachteilen hat die Landstraße ihre Rolle als Vermittlerin im Fernverkehr fast ganz aufgeben müssen, als die leistungsfähigere Eisenbahn in den Kreis der Verkehrsmittel eintrat[3]). Auf der anderen Seite bleibt es aber der unersetzliche Vorzug der Landstraße, daß sie selbst den entlegensten Dörfern und menschlichen Niederlassungen die Teilnahme am Güterverkehr ermöglicht, zumal hier die Beladung oder Entladung der Wagen bequem an jeder beliebigen Stelle möglich ist. Die Landstraße

1) v. d. B. S. 17.

2) Die Zahl der Lastautomobile im Deutschen Reiche betrug zum 1. Januar 1909 erst 2252. 3) Grunzel S. 36.

verbindet sowohl diese abseitigen Ortschaften untereinander, als auch stellt sie insbesondere deren Anschluß an das Wasser- und Schienenstraßennetz her, sie dient also als Zufuhrlinie, als Saugader[1]) zum Schiffs- und Eisenbahnverkehr, von dem sie die ankommenden Güter zur Verteilung wieder abnimmt. — Nach alledem ist die Landstraße zweckmäßig nur für den Verkehr solcher Kleingüter geeignet, bei dem es auf Billigkeit, Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung nicht in erster Linie ankommt. Da aber diese Momente Hauptererfordernisse des Güterverkehrs darstellen, auf welche alle gleichzeitig die heutige Volkswirtschaft nicht mehr verzichten kann, so verbleibt der Landstraße nach der Natur der Sache — abgesehen von den Explosivstoffen, deren Beförderung die anderen Verkehrsmittel ablehnen, — nur der lokale und nachbarliche Güterverkehr einerseits und die ergänzende Rolle zu ihren bedeutungsvollen Schwestern, dem Wasser- und Schienenweg, andererseits.

c) Der Sachgüterverkehr auf dem Wasserwege.

Im Gegensatz zur Landstraße bietet der Wasserweg, das von der Natur gegebene älteste und primitivste Kommunikationsmittel[2]), einen überaus geringen Reibungswiderstand und eignet sich bei der hieraus folgenden Möglichkeit einer weitgehenden Anwendung mechanischer Triebkraft und der Benutzung größter Transportgefäße besonders gut zur Massenbeförderung. Dank des günstigen Verhältnisses zwischen Tragfähigkeit und Eigengewicht der Beförderungsmittel und einer weitgehenden Ausnutzung der Betriebskraft bleiben die Beförderungskosten hier nur gering: der Wasserweg hat den weiteren großen Vorzug der Billigkeit, die durch die vorhandene freie Konkurrenz unter den Frachtunternehmern noch erhöht wird. Ferner vollzieht sich hier das Ladegeschäft leichter und rascher als auf der Landstraße. — Diesen unverkennbaren Vorteilen gegenüber sind aber auch Schattenseiten bei Benutzung der Wasserstraßen vorhanden. Bei der Natur des Beförderungswegs muß mit Unregelmäßigkeiten und Unpünktlichkeiten in der Beförderung oft gerechnet werden (Stürme, Eisgang, Hochwasser, Wassermangel). Auch eine gewisse Langsamkeit (mangelhafte Breite und Tiefe des

1) Sax I S. 100. 2) Grunzel S. 150.

Flußbetts, Überwindung von Schleusen) und Unsicherheit des Verkehrs bleibt unvermeidlich.

Immerhin bleibt der Wasserweg, in vielseitiger Weise benutzbar, für den Verkehr solcher Schwergüter — seien sie nun gering- oder hochwertig[1]) — der vorteilhafteste Beförderungsweg, bei denen es mehr auf Billigkeit und Massenhaftigkeit, als auf Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Transports ankommt. Trotz der unumgänglichen Versicherungskosten ist der Wassertransport so billig, daß er selbst die geringwertigsten Erzeugnisse auf die weitesten Entfernungen transportfähig macht[2]) und daher besonders der Industrie für die Zufuhr voluminöser, aber geringwertiger Rohmaterialien zugute kommt.[3]) Allerdings bietet er sich nicht in dem weiten Umfang und in der Verästelung, wie die Landstraße. Von der „größten und freiesten aller Straßen“[4]), der Meeresstraße, die als monopolisierter Weg[5]) konkurrenzlos dasteht und eine Ausnahmestellung einnimmt, sei hierbei abgesehen. Im Binnenlande sind schiffbare Wasserstraßen meist nur in beschränkter Zahl und in für den Verkehr unzulänglicher Verzweigung vorhanden, eine „Laune der Natur“, die nur einige Striche des ebenen Landes begünstigt[6]), dabei entweder gar nicht oder nur mit ganz erheblichen Kosten ausdehnungs- und verzweigungsfähig oder in Gestalt von Schiffahrtskanälen etwa künstlich zu schaffen. Die Benutzung des Wasserwegs zur Güterbeförderung wird durch diese Umstände von vornherein beschränkt.

d) Der Sachgüterverkehr auf dem Schienenwege.

Handelt es sich bei Land- und Wasserstraßen vorzugsweise um gegebene natürliche Wege, die je nach größerer oder geringerer Verbesserung durch Menschenhand zur Güterbeförderung tauglich werden, und um freie Transportleistungen, so stellt die Eisenbahn einen durchweg künstlichen, allerdings auch nur mit bestimmten Fahrzeugen benutzbaren Weg dar, ein ausschließliches Gebilde menschlichen Geistes und menschlicher Arbeit mit organisierten

1) v. d. B. S. 231. 2) Sax I S. 98. 3) Grunzel S. 156.
4) Roscher, System der Volkswirtschaft, 3. Bd. „Nationalökonomie des Handels und Gewerbfleißes“, Stuttgart 1899 S. 556.
5) v. d. B. S. 228. 6) Grunzel S. 155.

Transportleistungen. Daraus erklärt sich auch, daß wir bei diesem jüngsten Mittel der Güterbeförderung eine Reihe von blendenden Vorzügen in ausgesuchtem Maße vorfinden, insbesondere den geringen Reibungswiderstand der glatten Fahrbahn, welche die Anwendung mechanischer Triebkraft außerordentlich erleichtert. Liefert doch die gleiche Krafteinheit auf dem glatten Schienenwege zwölfmal mehr als auf der Landstraße [1]). Auf dem Schienenwege können demzufolge auch verhältnismäßig große Transportgefäße verwendet werden. Die Frachtkosten sind, da es sich um Massenverkehr mit weitgehender Ausnutzung der Wagen handelt und je nach Art und Wert der Waren eine unterschiedliche Beförderung in den billigeren offenen oder in gedeckten Wagen möglich ist, viel geringer als auf der Landstraße. Zwar treten die Spesen hinzu für die Beförderung der Güter zu und von der Eisenbahn, die sie nur an bestimmten Punkten aufnehmen und absetzen kann, und für das unbequeme zweimalige Umladen. Doch bleibt der Gesamtfrachtaufwand, da der Staat bei der Monopolstellung der Eisenbahn die Beförderungspreise im Eisenbahngüterverkehr entweder als Selbstunternehmer im volkswirtschaftlichen Interesse festsetzt oder wenigstens nach dieser Richtung beeinflußt, in angemessenen Grenzen, wenngleich er bei dem großen Kostenerfordernis der Eisenbahnbetriebsmittel, besonders bei dem ungünstigen Verhältnis zwischen toter Last und Nutzlast, höher ist als bei der Beförderung auf dem Wasserwege. Dafür erfolgt auf dem Schienenwege der Transport im Gegensatz zu Land- und Wasserstraße durchgehend regelmäßig, außerordentlich schnell und meist minutiös pünktlich und fast unbedingt sicher. Viele Güter werden durch den Massenhaftigkeit mit Regelmäßigkeit und Schnelligkeit der Beförderung vereinigenden Güterverkehr überhaupt erst transport- und konkurrenzfähig. Voraussetzung ist allerdings ein geschlossenes, einheitliches Netz von Schienenwegen: Hauptbahnen für den großen durchgehenden Verkehr, ihre seitliche Ergänzung durch Nebenbahnen und die schließliche feine Verästelung in Kleinbahnen [2]). Nur wenn auf diese Weise auch die entlegenen Landesteile dem Eisenbahnverkehr erschlossen werden, vermögen die Schienenwege ihre Aufgabe, den Massengüterverkehr des Landes billig und schnell zu vermitteln, genügend zu erfüllen.

1) Grunzel S. 67. 2) v. d. B. S. 275.

e) Die verkehrsteilige Aufgabe der Post im Sachgüterverkehr.

Eine Gegenüberstellung der Grundmerkmale des Güterverkehrs auf den einzelnen Beförderungswegen ergibt nach deren Anlage und Beschaffenheit:

für die Landstraße: einen teuren und dabei unregelmäßigen, langsamen, unpünktlichen und unsicheren Kleingüterverkehr, und zwar zweckmäßig nur Nahverkehr;

für die Wasserstraße: einen außerordentlich billigen, aber unregelmäßigen, langsamen, unpünktlichen und unsicheren Massengüterverkehr;

für die Eisenbahn: einen gegenüber der Wasserstraße teueren, gegenüber der Landstraße billigeren, aber auch regelmäßigen, schnellen und pünktlichen, sowie sicheren Massengutverkehr.

Stehen hiernach für die Beförderung von Massengütern vielfach wahlweise zwei Wege zur Verfügung, von denen je nach Art der Waren und des Geschäftsabschlusses der eine oder andere vorteilhafter sein wird, so fehlt es bei der Verkehrsteilung zwischen den Verkehrswegen nach Vorstehendem hinsichtlich des Kleingüterverkehrs gänzlich an einer billigen, regelmäßigen, schnellen und pünktlichen sowie sicheren Beförderungsmöglichkeit. In diese für die Volkswirtschaft empfindliche Lücke springt im Deutschen Reiche die Post ein, indem sie neben und in Verbindung mit ihrer eigentlichen Aufgabe der Nachrichtenvermittlung es unternimmt, eine billige, regelmäßige, schnelle und pünktliche sowie sichere und dabei bequeme Beförderungsgelegenheit für Kleingüter bis zum Höchstgewicht von 50 kg zu schaffen. „Daß dem Kleingüterverkehr der Post eine ausgesprochene Bedeutung beiwohnt, darauf deutet wohl auch der Umstand, daß für solche Sendungen ein eigener terminus technicus „Paket" seit jeher gebräuchlich ist" [1]). Neben der Paketpost befördert auch die Briefpost in Warenproben, Doppelbriefen und Drucksachensendungen Waren kleinsten Umfangs, wie in Teil B dargetan werden wird. Das Hauptgewicht des Postgüterverkehrs liegt aber in der Paketpost mit ihrer besonderen Organisation, und ihr vorzugsweise sollen die nachstehenden Ausführungen gelten.

1) Sax I S. 224.

II. Wie führt die Post ihre Aufgabe im Güterverkehr durch?*

Es wird zunächst zu untersuchen sein, in welcher Weise d. h. mit welchen Verkehrswegen und Verkehrsmitteln die Post ihre Aufgabe im Güterverkehr durchzuführen vermag.

1. Die Verkehrswege und -Mittel der Post für ihren Güterverkehr.

a) Allgemeines.

Für die übernommene Einrichtung eines billigen, regelmäßigen, schnellen und pünktlichen sowie sicheren Kleingüterverkehrs steht der Post keine eigene Beförderungsart, keine besondere Fahrbahn zu Gebote, vielmehr ist sie darauf angewiesen, lediglich die gegebenen Beförderungswege für ihre Zwecke in geeigneter Weise zu verwerten, wobei ihr die ziemlich harmonische Ausbildung aller Verkehrsmittel in Deutschland [1]) zugute kommt. Hieraus resultiert eine systematische Vereinigung aller überhaupt vorhandenen Transportmöglichkeiten, von den ursprünglichsten bis zu den vollkommensten, wie und wo sie sich am vorteilhaftesten bieten, für die Beförderungsakte der Post. „Sie konzentriert die Benutzung aller modernen Verkehrsmittel, um einen bestimmten Teil des Verkehrs zu bewältigen“ [2]). Die menschliche Tragkraft, die tierische Zugkraft und die mechanische Bewegungskraft, Landstraße, Wasserweg und Schienenweg sind alle mehr oder weniger bei der Postgüterbeförderung beteiligt, zuweilen sogar sämtlich bei einem Beförderungsakte: man denke z. B. an ein Paket, das der Landbriefträger auf seinem Bestellgang zur Beförderung annimmt und zum nächsten Postamt bringt, von wo es mittels Wagens zum Bahnhof befördert wird zwecks Weitersendung mit der Eisenbahn bis zu einer bestimmten Zwischenstation; daselbst erfolgt vielleicht die Weiterverladung auf ein Schiff und am jenseitigen Ufer des Sees die Ab-

* Die Ausführungen dieses Abschnitts beziehen sich auf die Deutsche Reichspost, der die Königreiche Bayern und Württemberg nicht zugehören. Für die selbständigen Postgebiete dieser Länder sind die Angaben, soweit erreichbar, in den Anmerkungen unter dem Zeichen * angeführt.

1) Grunzel S. 27. 2) v. d. B. S. 351/2.

nahme und der Transport mittels Automobils oder elektrischer Schienenbahn zum Bestimmungspostamt, dessen Bote schließlich die Sendung auf seinem Fahrrad an den Empfänger abträgt. Eine vielseitige, wechselweise Vereinigung aller Transportmöglichkeiten im Dienste der Post zur Vermittlung des Kleingüterverkehrs!

Von größtem Einfluß auf die Durchführung der von der Post übernommenen Aufgabe, diesen Verkehr billig, regelmäßig, schnell und pünktlich sowie sicher zu vermitteln, sind die Bedingungen, unter denen sie die verschiedenen Beförderungsmittel benutzt, und die Hilfsmittel und Einrichtungen, die hierbei in Anwendung kommen.

b) Der Postgüterverkehr auf der Landstraße [1]).

1. Allgemeines.

Die Bedeutung der Landstraße für den Postverkehr ist daraus ersichtlich, daß von 32 764 Postorten im Reichs-Postgebiet nur 9196 an Eisenbahnen gelegen sind*. Für die Mehrzahl der Postorte bildet hiernach die Landstraße den schließlichen Verbindungsweg mit der Außenwelt, und die Post ist daher auch für ihre Zwecke in weitestem Umfange auf die Benutzung dieser „Zweige und Verästelungen des großen Verkehrsgeäders“ [2]) angewiesen. 70136 km beträgt 1907 [3]) die Gesamtkurslänge der Posten auf Landstraßen und 62 328 928 km sind im selben Kalenderjahre von diesen Posten zurückgelegt worden*. Demgegenüber beträgt die Postkurslänge auf Eisenbahnen nur 55 530 km. — Bei der Benutzung der Landstraße ist die Post dank der hier bestehenden freien Konkurrenz an keinerlei Schranken oder Bedingungen gebunden. Im Gegenteil

1) Dem Abschnitt „Der Postgüterverkehr auf der Landstraße“ liegen die Bestimmungen der Allgem. Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Abschnitt VI, 1—3 zugrunde.

* In Bayern: von 4802 Postorten 1567; vgl. „Statistischer Bericht über den Betrieb der Kgl. Bayerischen Posten und Telegraphen im Verwaltungsjahr 1907“. 2) Sax I S. 100.

3) „Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1907, Berlin 1908“, der auch die weiteren Zahlenangaben für 1907 (letzte Statistik) entnommen sind.

* Hierzu: Bayern 12 987 km und 13'814 752 km, Württemberg 2864 km und 2'940 200 km } ausschl. der Fußboten („Verwaltungsbericht der Kgl. Württemberg. Verkehrsanstalten für das Etatjahr 1907“).

sind den Posten besondere gesetzliche Erleichterungen zugestanden, die in Verbindung mit den Verwaltungsmaßnahmen der Postbehörde die Nachteile der Landstraße zu beheben oder wenigstens zu mildern bestrebt sind. Teuer, unregelmäßig, langsam, unpünktlich und unsicher war, wie wir gesehen haben, der Landstraßen-Güterverkehr im allgemeinen. Wie gestaltet unter diesen Gesichtspunkten die Post ihren Kleingüterverkehr auf der Landstraße?

2. Das Kostenmoment.

Bei dem bedeutenden Umfang, in dem die Post die Landstraße für ihre Zwecke zu benutzen gezwungen ist, kommt es ganz besonders darauf an, die Güterbeförderung unter möglichster Beschränkung der hohen Betriebskosten dieses Verkehrswegs auszuführen. Zu diesem Zwecke differenziert die Post peinlich genau nach dem Umfange des Verkehrs die Wahl der Beförderungsmittel auf der Landstraße. Solange als möglich macht sie von der im übrigen Güterverkehr fast verschwundenen menschlichen Tragkraft Gebrauch, die sich für sie nach der Eigenart ihres Verkehrs als Kleingüterverkehrs am billigsten stellt. „Wo es sich um kleinere Transportmengen oder um, wenngleich in ihrer Gesamtzahl bedeutende, so doch nach vielen Richtungen auseinandergehende Verkehrsmengen handelt, da ist die Beibehaltung der menschlichen .... Muskelkraft als Motor ökonomisch geboten“ [1]). Der Postbote, der zwischen den von der Eisenbahn abseits gelegenen Postorten durch seine regelmäßigen täglichen Gänge die Postverbindung herstellt, hat neben den Briefschaften und Geldern auch die Pakete von Ort zu Ort zu befördern, allerdings nur insoweit, als das Gesamtgewicht der von ihm fortzuschaffenden Ladung 20 kg nicht überschreitet und die Sendungen gehörig geschützt untergebracht werden können (Botenposten mit beschränktem Beförderungsdienst). Ist diese normale Grenze seiner Tragkraft erreicht, so wird noch keineswegs ohne weiteres die tierische Zugkraft zu Hilfe genommen. Vielmehr wird dem Boten zunächst eine Aushilfskraft beigegeben; meist aber wird die Beförderung der das Gewicht von 20 kg übersteigenden Ladung dem Postboten allein ein für allemal gegen besondere Vergütung übertragen, wobei ihm überlassen bleibt, die Ladung selbst oder unter Mithilfe seiner Familienmitglieder fortzuschaffen oder etwa nötige Beiboten

1) Sax I S. 47.

und Wagen für eigene Rechnung heranzuziehen (Botenposten mit unbeschränktem Beförderungsdienst). Die Vergütungssätze sind je nach der Wegelänge und dem Ladegewicht sowie nach der Beschaffenheit der Wege (Möglichkeit der Anwendung von Handkarren, die in besonderen Fällen auf Rechnung der Postkasse geliefert und dem Botenpostbeförderer zur unentgeltlichen Benutzung überlassen werden können), verschieden und in ihren Höchstgrenzen einheitlich für das Reichs-Postgebiet festgelegt. Nach diesen Grundsätzen befaßten sich 1907 mit der Postgüterbeförderung 3986 Botenpostbeförderer zu Fuß oder mit Fahrrad, die eine Gesamtkurslänge von 22423 km, also fast 1/3 der auf Landstraßen überhaupt bestehenden Postkurse, herstellen *.

Auf der Landstraße zu anderen Zwecken regelmäßig verkehrende Fuhrwerke werden im Kosteninteresse weitmöglichst für den Postgüterverkehr mitbenutzt. Wenn z. B. für den Reiseverkehr zwischen Orten ohne Eisenbahnverbindung Personenposten verkehren, so wird diesen grundsätzlich die Postgüterbeförderung mit übertragen (1907: 318 Personenposten mit gewöhnlichen Wagen und 5 mit Kraftwagen mit insgesamt 4927 km Kurslänge). Auch Privatfuhrwerke zuverlässiger Unternehmer, die regelmäßig zwischen solchen Orten verkehren, übernehmen sehr häufig vertragsmäßig die Beförderung der Paketpost (1907: 1608 Privatfuhrwerke, darunter 12 Kraftwagen mit 13677 km Gesamtkurslänge).

Ein besonderes Fuhrwerk eigens für die Postgüterbeförderung kommt erst von einer Gesamtladung von 40 kg ab in Frage. Solange eine solche nicht regelmäßig vorliegt, trifft der Botenpostbeförderer oder die Post selbst lediglich Verabredungen mit geeigneten Fuhrwerksbesitzern, die gegen im voraus bestimmte Vergütungssätze das Fuhrwerk zur Postgüterbeförderung im Bedarfsfalle zu stellen haben.

Die Einrichtung ständiger Güterposten auf Kosten der Postverwaltung erfolgt erst, wenn der regelmäßige Umfang des Postgüterverkehrs dies rechtfertigt. Auch dann findet noch eine weitere Differenzierung in den Wagengattungen und in der Bespannung statt. Je nach dem Verkehrsbedürfnis und der Wegebeschaffenheit sind leichte sogenannte Karriolpostwagen für Einzelbespannung (1907 auf 196 Postkursen mit zusammen 2221 km Kurs-

* In Württemberg: 683 von 3547 km, also etwa 1/5.

länge) oder größere, ein- bezw. zweispännige Güterpostwagen (1907 auf 177 Kursen mit zusammen 1042 km Kurslänge) im Gebrauch. Alle Postwagen werden für ihre Zwecke nach vom Reichspostamt festgelegten einheitlichen Grundsätzen und Musterzeichnungen leicht und beweglich gebaut. Die Gesamtzahl der reichseigenen Postwagen auf Landstraßen betrug 1907: 9342, wozu noch 25 reichseigene Kraftfahrzeuge kamen. Im Winter finden auch vielfach die billigeren Postschlitten Verwendung (1907: 2426 Stück).*

Die gezeichneten Grundsätze für die im Kosteninteresse genau differenzierte Art der Beförderung von Postgütern auf der Landstraße finden sinngemäße Anwendung auch bei Beförderung innerhalb der Orte und Städte, nach und von den Eisenbahnhöfen und Landungsplätzen der Dampfschiffe, sowie bei der Übermittelung der Güter an den Empfänger. Entweder trägt der Landbriefträger auf dem Lande bezw. der Paketbesteller in der Stadt die Sendungen selbst ab, wohl auch unter Zuhilfenahme von Handkarren, oder die tierische Zugkraft wird hierzu verwendet: einspännige Landpostfahrten im Landbezirke, meist zweispännige Paketbestellfahrten in der Stadt, mit für diese unterschiedlichen Zwecke besonders eingerichteten leichten Wagen.

Die Landbriefträger stellen übrigens bei ihren Bestellgängen und Bestellfahrten gleichzeitig die Verbindungen zwischen den von ihnen berührten Orten ohne Eisenbahn her und befördern die Postgüter dabei in ähnlicher Weise wie die Botenpostbeförderer. An solchen Landbriefträgerposten sind 1907: 925 zu Fuß mit 7269 km Kurslänge und 2236 mit Wagen mit 18507 km Kurslänge im Gange gewesen.

Wie die Wahl der Postbeförderungsmittel unter genauer Abwägung von Verkehrsumfang und Kostenaufwand stattfindet, so auch die Bestimmung über die Zahl der täglichen Postverbindungen auf der Landstraße. Von den insgesamt 9480 Postkursen daselbst fand 1907 bei 2234 weniger als einmal täglich ein Postengang statt, bei 3318 einmal, bei 2934 zweimal und bei 994 drei- und mehrmal täglich.

* In Bayern und Württemberg haben die Postfuhrunternehmer die Fahrzeuge in größerem Umfange zu stellen:

Bayern:	2902 staatliche	— 1269	private Wagen und Schlitten,
Württemberg:	96 „	— 862	„ „ „ „ .

Um die hohen Kosten der tierischen Zugkraft herabzumindern, besorgt die Post das Fuhrwesen für ihre Zwecke, von Ausnahmefällen abgesehen, nicht selbst, sondern sie verdingt es an leistungsfähige Unternehmer, die sich verpflichten, alle oder bestimmte auf einer Poststation vorkommende Fuhrleistungen gegen feste Vergütungssätze auszuführen. Diesen „Posthaltereien“ (1907: 994 Privatposthaltereien gegenüber nur 3 reichseigenen in Berlin, Köln und Düsseldorf)* liegt sowohl die Beschaffung und Unterhaltung des Pferdematerials (1907: 5131 Stück)*, wie die Annahme und Besoldung der Postillione (1907: 4820 Mann) ob, sodaß der Post meist nur die Beschaffung und Unterhaltung der Wagen, ausschließlich der vom Posthalter zu beschaffenden Karriolpostwagen, verbleibt. Erfahrungsgemäß vermögen die Posthaltereien rationeller zu wirtschaften, als das bureaukratische Verwaltungssystem, zumal sie ihr Personal und Pferdematerial meist noch zu Nebenbeschäftigungen (Lohnfuhren, Landwirtschaft usw.) heranziehen, also besser ausnutzen können und hinsichtlich der Entlohnung des Personals weniger hohen Ansprüchen unterliegen, als sie allgemein an den Staat und an Reichsbehörden gestellt zu werden pflegen. Einen gewissen Ausgleich bietet übrigens die Post den Postillionen dadurch, daß sie ihnen bei einwandfreier Führung nach einer Reihe von Jahren den Übertritt in den Postunterbeamtendienst freistellt und hierbei die beim Posthalter verbrachte Dienstzeit anrechnet.

Auch die mit Fuhrwerk ausgerüsteten Landbriefträger haben gegen bestimmte jährliche Pauschsumme das für die Landpostfahrt nötige Pferd selbst zu beschaffen und zu unterhalten, wobei ihnen die Postverwaltung allerdings mit Rat und Tat (zinsfreie Vorschüsse zum Ankauf des Pferdes usw.) zur Hand geht. Hierfür ist gleichfalls das Kostenmoment maßgebend. Zwar kommt hier nicht die Ausnutzung des Pferdes für Nebenzwecke in Frage, da die Ausrüstung eines Landbriefträgers mit Fuhrwerk erst bei voller Ausnutzung der Zugkraft zur Güterbeförderung eintritt. Doch die Erfahrung, daß der Landbriefträger mit dem eigenen Pferde pfleglicher und vorsichtiger umgeht, wie mit dem reichseigenen, also fremden, spricht für die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens.

* In Bayern: 615 selbständige, 243 mit dem Postdienst vereinigte „Postställe“; in Württemberg gehören von 842 im Postfuhrdienst verwendeten Pferden auch nur 26 dem Staate.

Schließlich ist für das Kostenmoment der Postgüterbeförderung auf der Landstraße die gesetzliche Befreiung von Chausseegeldern und anderen Kommunikationsabgaben, die nach § 16 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches (Postgesetzes) vom 28. Oktober 1871 [1]) sowohl den ordentlichen, d. h. für den regelmäßigen Verkehr zwischen zwei oder mehreren Orten mit festgesetzten Abgangszeiten eingerichteten Posten [2]), einschließlich der zur Postbeförderung benutzten Privatfuhrwerke, wie den ledig von der Beförderung zurückkehrenden Postfuhrwerken und den Briefträgern und Postboten zusteht, zu erwähnen. Eine erhebliche Rolle spielt dieses Vorrecht der Posten zufolge des fast allgemeinen Wegfalls der Verkehrsabgaben auf Landstraßen heute allerdings nicht mehr.

Daß trotz aller der genannten Maßnahmen der Landstraßengüterverkehr auch für die Post verhältnismäßig teuer ist, bleibt bei der Eigenart dieses Verkehrswegs unumgänglich. Deshalb wird postseitig fortgesetzt an der Hand statistischer Aufzeichnungen beobachtet und geprüft, in welchem Umfange die einzelnen Posten für den Verkehr benutzt werden und ob der Nutzen, den sie gewähren, die Kosten ihrer Unterhaltung lohnt. Gegebenenfalls treten Änderungen in der Wahl der Beförderungsmittel oder im Gange der Posten oder auch gänzliche Aufhebung der Post ein.

3. Das Moment der Regelmäßigkeit.

Die Benutzung der Landstraße für Postzwecke kann nur dann zweckdienlich sein, wenn ein regelmäßiger Verkehr möglich ist.

Die Regelmäßigkeit ist in besonderem Maße abhängig von der Wegebeschaffenheit und den Witterungseinflüssen. Den Postanstalten ist daher die Verpflichtung auferlegt, ständig darüber zu wachen, daß die von den Posten benutzten Wege, Brücken und Fähranstalten (Überfahrten), welch letztere wohl hier mit als Teile des Landwegs angesehen werden können, ihres Bereichs in gutem Zustande und frei befahrbar sind, Mängel im Benehmen mit den Straßenbaubeamten (Wegepolizei) abzustellen und notwendige Verbesserungen zu beantragen. Wenn im Einzelfalle Wegebeschaffenheit und Witterung derart sind, daß sich mit Wahrscheinlichkeit annehmen läßt, den Postillionen werde unterwegs Hilfe nötig werden, um das Steckenbleiben der Post zu verhüten, so sind den Posten seitens der Postanstalten besondere Begleiter mitzugeben. Auf alle Fälle sollen die Postämter dafür sorgen, daß bei Ausnahmezuständen (Überschwemmungen usw.) eine wenigstens einmalige tägliche Verbindung unter den beteiligten Orten aufrecht erhalten bleibt. Dem Bestreben, die Regelmäßigkeit des Verkehrs zu sichern, kommt auch das Postgesetz zu Hilfe. Sofern die gewöhnlichen Postwege in besonderen Fällen gar nicht oder schwer passierbar sind, können die ordentlichen Posten nach § 17 a. a. O. sich der Neben- und Feldwege bedienen, sowie der ungehegten Wiesen und Äcker, unbeschadet des Rechts des Eigentümers auf Schadenersatz. Weiter sind die Anwohner der Straßen verbunden, den Posten bei Unfällen die zu ihrem Weiterkommen nötige Hilfe gegen volle Entschädigung zu gewähren (§ 21 des P. G.).

1) R. G. Bl. S. 347 ff.

2) Vgl. Aschenborns Kommentar zum Postgesetz, Berlin 1908, S. 183.

Ist hiernach für die Regelmäßigkeit des Verkehrs, soweit die Wege in Betracht kommen, nach Möglichkeit gesorgt, so bedarf es auch für die Beförderungsmittel in dieser Beziehung gewisser Voraussicht.

Jedes Postfuhrwerk führt bestimmungsgemäß gewisse Ersatzgerätschaften bei sich, um unterwegs am Wagen oder Geschirr eintretende Beschädigungen möglichst selbst provisorisch beseitigen zu können. Nach jeder Fahrt sollen außerdem die Postwagen von einem Beamten oder Unterbeamten in bezug auf die Beschaffenheit genau untersucht werden, damit eingetretene Beschädigungen alsbald bemerkt und abgestellt werden. Aushilfswagen müssen bei den Posthaltereien für alle Fälle vorhanden sein. Auch wird mit dem Posthalter über die Zahl der von ihm zu unterhaltenden Postillione und Pferde eine bindende Vereinbarung getroffen, sodaß die regelmäßige Fortschaffung des Postfuhrwerks nicht durch Mangel an Beförderungsmitteln gefährdet wird. Ständige Überwachungen der Posthaltereien durch die Ortspostämter und außergewöhnliche Kontrollen durch die Oberpostdirektionen sorgen andauernd für die Regelmäßigkeit des Postfuhrbetriebs.

Bezüglich ihrer Beförderungsmittel auf der Landstraße genießt die Post gleichfalls gesetzliche Vorrechte, indem für das Inventarium der Posthaltereien die Beschlagnahme ausgeschlossen ist (§ 20 des P. G.) und die Postillione und Postpferde von den für Staats- oder Kommunalbedürfnisse zu leistenden Spanndiensten befreit sind

(§ 22 des P. G.), sodaß der regelmäßigen Stellung der Beförderungsmittel nach dieser Richtung keine Hindernisse entstehen.

4. Das Moment der Schnelligkeit und Pünktlichkeit.

Die einheitliche Durchführung eines schnellen und pünktlichen Verkehrs auf der Landstraße bedingt die Festsetzung bestimmter, möglichst knapper Beförderungsfristen und bestimmter Abfahrts- und Ankunftszeiten.

Für die Botenposten hat die Postverwaltung an Beförderungsfristen bestimmt:

für die ersten 10 km	120 Minuten,
„ „ zweiten „ „	130 „ ,
„ „ dritten „ „	150 „ ,
für jedes weitere km	16 „ .

Wenn es die Wegebeschaffenheit gestattet, werden die Botenpostbeförderer im Interesse der Schnelligkeit und Pünktlichkeit häufig mit amtlichen Fahrrädern ausgestattet, in welchem Falle sich die Beförderungsfristen entsprechend ermäßigen.

Um dem hohen Reibungswiderstand der Landstraße und der dadurch bedingten Langsamkeit des Transports zu begegnen, läßt die Post, wie erwähnt, nur leichte, besonders zweckentsprechende Wagen laufen, die für den vorliegenden Kleingüterverkehr auch genügen. Dadurch wird es möglich, für die Karriol- und Güterposten die folgenden Beförderungsfristen vorzuschreiben:

auf Kunststraßen:

für die ersten 10 km	60 Minuten,
„ „ zweiten „ „	70 „ ,
„ „ dritten „ „	90 „ ,
für jedes weitere km	11 „ ,

auf nicht kunstmäßigen Straßen:

für die ersten 10 km	70 Minuten,
„ „ zweiten „ „	80 „ ,
„ „ dritten „ „	100 „ ,
für jedes weitere km	13 „ .

Allgemein tritt für Straßen mit bedeutender Steigung sowie für tiefe Sandwege nötigenfalls eine angemessene Erhöhung der Fristen ein.

Die genaue Einhaltung der gesetzten Fristen wird den Führern der Posten einschließlich der zur Postbeförderung benutzten Privatfuhrwerke zur Pflicht gemacht. Zur Überwachung und Kontrolle des pünktlichen Postengangs wird bei jeder Station Ankunfts- und Abfahrtszeit der Post in Begleitpapiere (Stundenzettel) eingetragen; auf längeren Kursen erhalten die Postbegleiter amtliche Kursuhren mit, auf Grund deren diese Angaben auf den Stationen festgestellt und in die Stundenzettel niedergeschrieben werden, sodaß die minutiös pünktliche Einhaltung der Beförderungsfristen beobachtet werden kann. Unbegründete Versäumnisse werden bestraft, an den schuldigen Postillionen und vereinbarungsgemäß auch an den Führern der Privatfuhrwerke mit Versäumnisstrafe von 5 Pf. für jede Minute, an den schuldigen Postbeamten im Disziplinarwege. In Preußen werden übrigens alle Posten wöchentlich mindestens einmal durch Gendarmen, unter anderem auch daraufhin revidiert, ob die Posten nicht in unerlaubter Weise vor den Gasthöfen und Krügen anhalten und dadurch Versäumnisse erleiden. Selbstverständlich haben die Postanstalten dafür zu sorgen, daß die Abfertigung der Posten am Anfangspunkt pünktlich zur festgesetzten Zeit und unterwegs ohne Überschreitung der vorgeschriebenen Fristen erfolgt, wobei als Grundsatz gilt, daß die Post an keinem Orte länger aufgehalten wird, als zum Austausch der Ladung unbedingt nötig ist.

Zu diesen Verwaltungsmaßnahmen der Post für einen schnellen und pünktlichen Transport auf der Landstraße treten einige gesetzliche Vorrechte mit demselben Endzweck. Jedes Fuhrwerk hat den Posten auf das übliche Posthornsignal bei Vermeidung von Geldstrafe bis 30 M. im Einzelfalle auszuweichen (§ 19 des Postgesetzes), und die Torwachen, Brücken- und Barrièrebeamten sowie Fährleute sind bei Vermeidung derselben Strafe verpflichtet, die Tore und Schlagbäume schleunigst zu öffnen bzw. die Überfahrt zu bewirken, sobald der Postillion das übliche Signal mit dem Posthorn gibt (§ 23 des P. G.).

Soweit es die Eigenart des Landstraßenverkehrs überhaupt zuläßt, werden Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung durch diese Einrichtungen und Vorrechte bis zu einem gewissen Grade erreicht.

---

5. Das Moment der Sicherheit.

Grundsätzliche Vorbedingung für die Durchführung eines regelmäßigen Postgüterverkehrs auf der Landstraße ist weiter die Sicherung der zu befördernden Güter, sowohl gegen Witterungseinflüsse wie gegen sonstige Beschädigung oder Verlust, gegen Beraubung und Diebstahl.

Dem Botenpostbeförderer wie dem Landbriefträger wird der Transport der Postpakete, wie vorbeschrieben, immer nur insoweit übertragen, als er sie geschützt unterbringen kann. Schutzdecken und Rucksäcke werden ihm zu diesem Zwecke von der Post geliefert.

Bei den fahrenden Posten sorgt die Verpackung der Güter in Kurssäcke dafür, daß sie während des Ein- und Ausladens gegen die Witterung geschützt sind. Die Beförderung selbst geschieht meist in den verdeckten Wagenräumen, wo die Güter unbedingt gegen Regen und Schnee gesichert sind. Soweit der Wagenraum nicht zulangt und das Wagenverdeck benutzt werden muß, sorgen Decken aus Segeltuch für genügenden Schutz der Postgüter.

Bei der Unsicherheit, die dem Landstraßenverkehr bis zu einem gewissen Grade auch heute noch anhaftet, gilt es, die Postgüter insbesondere gegen Diebstahl und Beraubung zu schützen.

Allgemein haben die Postanstalten auf die Sicherheit der Landstraßen ständig zu achten und ungünstige Wahrnehmungen unverzüglich zur Kenntnis der Polizeibehörden zu bringen. Bei den fahrenden Posten bleiben Gespanne und Wagen unter steter Beaufsichtigung der Postillione, und wenn diese den letzteren zwecks Abgabe oder Annahme der Ladung verlassen müssen, sind die Pferde abzusträngen, und ein Unterbeamter der betr. Station soll, wenn möglich, die Überwachung in der Zwischenzeit wahrnehmen.

Die Paketsendungen selbst werden weitmöglichst unter Verschluß befördert, Wertsendungen, die in den Begleitpapieren einzeln nachgewiesen werden, nach strikter Vorschrift nur in Wagenräumen, die durch äußere oder innere Eisenblechbekleidung und Vorlegeschlösser besonders gesichert sind. Vor Abfahrt jeder Post werden die Verschlußmittel der Kurswagen darauf geprüft, ob sie sich in guter Ordnung befinden und vollständig und vorschriftsmäßig in Gebrauch genommen sind.

Bei bedeutendem Verkehr, der die Beförderung der Sendungen unter Aufsicht des Postillions nicht hinreichend gesichert erscheinen

läßt, findet eine regelmäßige Begleitung der Post durch einen Postschaffner neben dem Bocksitze statt. Doch auch sonst wird zur Sicherheit ein Begleiter mitgegeben, dem Fußboten ein Beibote, dem Postillion ein Schaffner, wenn es die Umstände im Einzelfalle verlangen, z. B. wenn die Posten zur Nachtzeit oder im Winter bei Schneegestöber oder auch bei Tage auf offenkundig unsicheren Wegestrecken zu verkehren haben und nicht etwa Reisende mitfahren, von denen hinreichender Schutz zu erwarten ist. Ebenso wird, sobald es sich um die Beförderung von Wertsendungen über 1500 M. bzw. 3000 M. handelt, dem Fußboten bzw. dem fahrenden Landbriefträger zur Sicherheit ein Begleiter mitgegeben. Zur gesicherten Beförderung von Sendungen mit besonders hohem Werte werden besondere Vorsichtsmaßregeln getroffen: die Mitgabe eines Begleiters, der dem Transport zu Fuß, auf dem Fahrrad oder auf dem Bocksitz eines Gefährts zu folgen und den vorausfahrenden Wagen stets im Auge zu behalten hat, sowie die telegraphische oder telephonische Anmeldung und die Kontrolle der Wertsendung von Stelle zu Stelle.

Schließlich können in unsicheren Gegenden die Postillione mit Kurssäbeln und die Postbegleiter mit Revolvern ausgerüstet werden.

Wenn es der Post auch nicht gelingt und gelingen kann, die unverkennbaren Nachteile des Landstraßengüterverkehrs: teuer, unregelmäßig*, langsam, unpünktlich* und unsicher* gänzlich zu beseitigen, so wird ihr doch das Zeugnis auszustellen sein, daß sie durch die beschriebenen, bis ins einzelne durchdachten Einrichtungen und Bestimmungen und mit Hilfe der ihr gesetzlich gesicherten Vorrechte diese Nachteile bestmöglich zu mildern bemüht ist. Nur auf diese Weise kann sie die Landstraße in dem bedeutenden Umfange, wie sie es tut, mit Erfolg für die Zwecke ihres Kleingüterverkehrs benutzen.

---

* Eine interessante Statistik über die Betriebsstörungen und Unfälle bei den Postkursen auf Landstraßen gibt als einzige der 3 Postverwaltungen die Württembergische in dem angezogenen Verwaltungsbericht für 1907: von den 434 Postkursen wurden 42 oder rund der zehnte Teil von derartigen Störungen betroffen, die in Gewitter, Hochwasser, Schneefall, Glatteis und Sturm ihre Ursache hatten; auf den Kursen konnten 8 Fahrten überhaupt nicht stattfinden, 7 nur teilweise, 9 zu anderen Zeiten und 215 mit über 50 Minuten Verspätung.

c. Der Postgüterverkehr auf dem Wasserwege.

A. Die Binnenwasserstraßen.

Deutschland ist zwar ein von großen schiffbaren Flüssen durchzogenes Land, dessen natürliche Wasserstraßen durch zahlreiche, im Osten bereits zu einem vollständigen Netze zusammengeschlossene Kanäle ergänzt werden. Mit dem in seiner Ausdehnung und Verzweigung ungleich vollkommeneren und dichteren Eisenbahnnetz, dem zweitgrößten der Erde, läßt sich indessen das Wasserstraßennetz in keiner Weise vergleichen. Wenn daher der Post bei ihrer Aufgabe, den Kleingüterverkehr einheitlich möglichst regelmäßig, schnell, pünktlich und sicher zu vermitteln, die beiden Beförderungsmöglichkeiten, Wasserweg und Eisenbahn, gleichzeitig zur Verfügung stehen, so wird sie die bis ins einzelne verästelten Schienenwege vorziehen, zumal diese die Schiffahrtsstraßen an Regelmäßigkeit Schnelligkeit und Pünktlichkeit bei weitem übertreffen. Auf den Binnenwasserstraßen kann die Post nicht, wie bei Benutzung der Landstraße, durch besondere Einrichtungen im Gesetzes- oder Verwaltungswege die Nachteile der Unregelmäßigkeit, Langsamkeit, Unpünktlichkeit und Unsicherheit des Verkehrs (Hochwasser, Wassermangel, Frost, Stürme) in erwünschtem Maße beheben oder mildern. Der Binnenwasserweg bleibt bei diesen ihm anhaftenden Eigenschaften für den Postgüterverkehr unzweckmäßig.

Es ist hiernach verständlich, daß die Post sich nur in geringem Umfange der Binnenwasserstraße bedient. Nur 63 Privat-Dampf- und Segelschiffverbindungen, die auf 1738 km Streckenlänge 887852 km zurückgelegt haben, sind 1907 im Reichspostgebiet für Postzwecke benutzt worden.*

Die Beförderung der Postsendungen auf den Binnenwasserwegen wird auf Grund von Verträgen an leistungsfähige Schiffsunternehmer übertragen, die auf ihren Dampfschiffen, Dampffähren oder Segelfähren die Sendungen gesichert unterbringen müssen und für die unbeschädigte Überkunft haften. Bestimmte Abfahrts- und Ankunftszeiten werden vereinbart und müssen regelmäßig eingehalten werden, soweit nicht die vis major des Wassermangels, Sturmes usw. daran hindert.

* In Bayern: 12 Verbindungen — 142 km Kurslänge — 149 316 km; in Württemberg: 36 Verbindungen auf dem Bodensee — 141 200 km.

B. Die Meeresstraße.

1. Allgemeines.

Ist die Post dank des ausgebildeten Eisenbahnsystems von der Benutzung der Binnenwasserwege im großen ganzen entbunden, so bleibt sie bei ihrer Güterbeförderung über See auf die Meeresstraße, den einzigen vorhandenen Beförderungsweg, angewiesen. Das Meer kennt die bei der Binnenschiffahrt überaus störenden Unzulänglichkeiten Wassermangel, Hochwasser und Frost nicht, und den Gefahren des Sturms vermögen die heutigen Riesendampfer bei dem Stande der modernen Technik meist mit Erfolg zu trotzen. Die Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit, sowie Sicherheit des Verkehrs läßt sich daher bis zu einem gewissen Grade auf dem Meere wohl erzielen und aufrechterhalten, und aus diesem Grunde ist auch die Post in der Lage, die Meeresstraße bei ihrer Güterbeförderung in weitem Umfange mit Erfolg zu benutzen. Sind doch 1907 von den Seeposten 17 009 226 km zurückgelegt worden.

Ihren hauptsächlichen Ausdruck findet die Beteiligung der Post in der Einrichtung der Reichspostdampferlinien. Bestimmten großen Reedereien werden vom Reiche Subventionen gezahlt, wofür sie unter anderem als Gegenleistung die Beförderung der Post unter vertragsmäßig festgelegten Bedingungen zu übernehmen haben.

Die hervorragendsten derartigen Verträge, die vom Reichskanzler auf Grund besonderer gesetzlicher Ermächtigung abgeschlossen wurden, sind:

der Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen vom 30. Oktober 1898 über die Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien[1]) und

der Vertrag mit der Deutschen Ostafrikalinie zu Hamburg vom 21. Juli 1900 über die Einrichtung und Unterhaltung von Postdampferverbindungen mit Afrika.[2])

Einheitlich werden in den Vertragsbedingungen die Momente der Billigkeit, Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit sowie Sicherheit in folgender Weise berücksichtigt.

1) Vgl. Anlage zu Nr. 62 des Postamtsblatts 1898.
2) Vgl. Anlage zu Nr. 53 des Postamtsblatts 1900.

2. Das Kostenmoment.

Die Beförderung der Post (Briefbeutel, Zeitungssäcke, Wertsendungen und Postpakete) haben die subventionierten Dampfer ohne weitere Bezahlung zu übernehmen. Jene schließt in sich die Einschiffung und Ladung in den bestimmten Häfen auf Kosten und Gefahr des Unternehmers, die Übernahme und Ablieferung im Verkehr mit den betreffenden Postanstalten, sofern für diesen Zweck nicht ein besonderer, unentgeltlich zu verpflegender und befördernder Postbeamter als Begleiter mitfährt, und im letzteren Falle, wenn nötig, die Hilfe der Schiffsmannschaft beim Verladegeschäft auf dem Schiffe, sodaß also keinerlei Nebenkosten entstehen. Ein Postbegleiter wird nur bei bedeutendem Verkehr mitgegeben, sonst hat der Zahlmeister des Schiffs nach bestimmter Anweisung [1]) des Reichs-Postamts die Schiffspost, und zwar gleichfalls unentgeltlich, zu besorgen (Art. 18 des Vertrags mit dem Norddeutschen Lloyd, Art. 17 mit der Ostafrikalinie).

3. Das Moment der Regelmäßigkeit.

Die Regelmäßigkeit des Verkehrs wird gesichert durch Vereinbarung über die Zahl und Zeitabstände der einzuhaltenden Fahrten (Art. 2) nach bestimmtem, der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegenden Fahrplan (Art. 7 bzw. 6). Andere als die fahrplanmäßigen Häfen dürfen ohne die gleiche Genehmigung oder ohne genügende Entschuldigung (Nothäfen) nicht angelaufen und fahrplanmäßige Häfen nicht ausgelassen werden, bei Vermeidung hoher Geldstrafe (1000—5000 M.) für den Einzelfall (Art. 8 bzw. 7). Über die fahrplanmäßige Ausführung der Fahrten findet eine ständige Kontrolle in der Weise statt, daß nach dem jedesmaligen Wiedereintreffen eines Dampfers am Anfangspunkte der Fahrt ein beglaubigter Auszug aus dem Schiffstagebuch mit allen nötigen Angaben an den Reichskanzler — bzw. dessen Vertreter (Art. 42 und 41) — eingereicht wird (Art. 9 bzw. 8).

Über die Mindestzahl der zu unterhaltenden Dampfer wird gleichfalls Bestimmung getroffen, um einem Mangel an Verkehrsmitteln vorzubeugen (Art. 10 bzw. 9).

1) „Amtliche Anweisung für die Behandlung der Post an Bord der Reichspostdampfer“, vgl. § 1 daselbst.

Sofern der begleitende Postbeamte während der Fahrt verhindert ist, seinen Dienst fortzusetzen, hat der Schiffsführer den Dienst weiter besorgen zu lassen, sodaß dessen Regelmäßigkeit erhalten bleibt (Art. 18 bzw. 17). Auch muß er, wenn der Dampfer unterwegs einen Unfall erleidet und aus diesem Grunde die Reise unterbricht, für schnellste Weiterbeförderung der Seepost mit dem nächsten deutschen oder fremden Dampfer auf eigne Kosten sorgen (Art. 20 bzw. 19).

4. Das Moment der Schnelligkeit und Pünktlichkeit.

Die Schnelligkeit der Beförderung bezweckt die Festsetzung einer Minimalgeschwindigkeit für die Fahrten. Diese ist verschieden, je nachdem es sich um Haupt- oder Anschlußlinien, um ältere oder neue Schiffe handelt, und schwankt auf den einzelnen Linien zwischen 9 und 13,5 Knoten, wobei für Fahrten gegen den Monsun ein Abschlag von 1 Knoten für die Stunde gestattet ist. Hiernach wird die Zeitdauer der Reise unter Berücksichtigung des Aufenthalts in den Häfen ermittelt und durch den Fahrplan festgesetzt (Art. 4 bzw. 2).

In den europäischen Häfen müssen die Dampfer bei der Ausreise pünktlich zu der fahrplanmäßig festgesetzten Stunde bereit liegen, um sogleich nach Empfang der Post die Fahrt antreten zu können (Art. 3 bzw. 5), und die Landung der Post hat sofort nach dem Eintreffen des Dampfers in dem betr. Hafenorte oder auf der zugehörigen Reede zu geschehen (Art. 18 und 17).

Jede Verspätung in der Abgangs- oder Ankunftszeit der Dampfer wird, sofern sie nicht erwiesenermaßen durch einen Umstand, der bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt nicht zu vermeiden war, oder durch verspätete Zuführung der Post verursacht ist, mit einer Geldstrafe von 50 bzw. 30 M. für die Stunde belegt, von der dreizehnten Stunde hintereinander ab mit der doppelten Strafe. Auch hat der Unternehmer, wenn wegen verspäteten Abgangs des Dampfers die Post auf einem anderen Wege befördert werden muß, die dadurch entstehenden Kosten zu tragen (Art. 9 bzw. 8).

5. Das Moment der Sicherheit.

Für die Sicherheit des Verkehrs sorgen besondere Vorschriften über Bau und Einrichtung der Dampfer (Art. 12 bzw. 11), die durch vom Reichskanzler ernannte Sachverständige vor der Ingebrauch-

nahme und auch während der Vertragsdauer geprüft werden (Art. 15 und 14). Ferner hat der Reichskanzler das Recht, jederzeit in den Häfen oder auf der Fahrt den Zustand des Dienstes durch einen Beauftragten prüfen zu lassen (Art. 33).

Gegenstände, deren Transport mit Gefahr verbunden ist, sind nur bedingungsweise zugelassen (Art. 25 bzw. 24).

Die Seepost hat der Schiffsführer, wenn sie nicht ein Postbeamter begleitet, am Anfangspunkte der Fahrt und an den Unterwegsorten gegen Quittung zu übernehmen und in einem eigens zu diesem Zwecke eingerichteten, gegen Nässe, Feuer und sonstige Beschädigung geschützten und gehörig gesicherten Raume während der Fahrt unter Verschluß aufzubewahren (Art. 18 bzw. 17). Dem begleitenden Postbeamten sind die nötigen sicheren Räume für die Seepost unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Im übrigen haftet der Unternehmer im ersteren Falle dem Reiche für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verzögerte Beförderung der Postgüter in der Zeit zwischen Ein- und Ausladung entsteht, in demselben Umfange, in dem die Reichspostverwaltung durch Gesetz oder Verträge den Absendern der Güter gegenüber zum Schadenersatz verpflichtet ist[1] (Art. 21 bezw. 20). Von dem Vorliegen bedeutender Wertsendungen soll aber die Post dem Schiffsführer (Zahlmeister) beizeiten Mitteilung machen.

Ist ein mit der Beaufsichtigung der Postladung beauftragter Beamter an Bord, so beschränkt sich die Haftung des Unternehmers auf den Schaden, der an den Postsendungen durch Schiffs- oder Seeunfall (vis major ausgenommen) und durch Handlungen oder Unterlassungen des Unternehmers, der Schiffsbesatzung oder Reisender entsteht (Art. 21).

Außer diesen beiden Hauptverträgen bestehen Verträge wegen Unterhaltung von Postdampfschiffsverbindungen nur noch für einige wenige Seestrecken (Kiel—Korsör, Warnemünde—Gjedser, Saßnitz—Trelleborg, Lübeck—Kopenhagen—Malmö)[2]. Soweit subventionierte Dampfer nicht verkehren, hat die Post mit leistungsfähigen Schiffahrtsgesellschaften selbständig Verträge[3]) abgeschlossen, die in ähnlicher

1) Vgl. S. 48/51. 2) Vgl. Archiv f. P. u. T. 1906, S. 36.

3) An derartigen, lediglich die Beförderung von Postpaketen betreffenden Verträgen mit Schiffahrtsgesellschaften sind auf S. 41/42 am selben Orte 20 aufgezählt.

Weise, wie bei den Postdampferverbindungen, die Momente der Kosten, der Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit, sowie Sicherheit des Verkehrs für Postzwecke bestmöglich berücksichtigen.

d. Der Postgüterverkehr auf dem Schienenwege.

1. Allgemeines.

Wenn die Post bei Benutzung der Landstraße einen eigenen Beförderungsbetrieb organisiert und dabei die Erfordernisse des postalischen Verkehrs voll und unbehindert berücksichtigen kann, und wenn sie bei Benutzung des Wasserwegs mit seiner freien Konkurrenz auch noch einen gewissen Einfluß auf die Gestaltung des Verkehrs in ihrem Sinne durch Vertrag auszuüben vermag, so findet sie, im Gegensatz zu den freien Transportleistungen jener Verkehrsmittel, bei den Schienenwegen in den einzelnen Bundesstaaten völlig ausgebildete, straff organisierte, selbständige Betriebe vor, die in erster Linie ihre eigenen Interessen haben und verfolgen. Im gewissen Sinne stand und steht noch heute die Eisenbahn der Post sogar als Konkurrentin gegenüber. Die historische Entwicklung hat bekanntlich den früher hauptsächlich der Post zufallenden Personenverkehr der Eisenbahn zugeführt und jener damit einen nicht unbeträchtlichen Teil ihrer Verkehrsaufgaben entzogen. Indessen kann in dieser Beziehung von Konkurrenz zwischen den beiden Verkehrszweigen schon seit langem keine Rede mehr sein: die erstaunliche Entwicklung des heutigen Reiseverkehrs wäre mit den Verkehrsmitteln der Post nie möglich geworden, die Eisenbahn stellt in der Personenbeförderung ein quantitativ und qualitativ weit überlegenes Beförderungsmittel dar, dem gegenüber die Personenposten heute fast verschwunden sind, und höchstens noch eine ergänzende Rolle spielen. Dagegen besteht noch heute eine Art Konkurrenz in der Güterbeförderung — „der Staat als Postpaketbeförderer ist ein Konkurrent der Eisenbahnen“[1]) —, ein Gegensatz, auf den weiter unter noch einzugehen sein wird.[2])

Bei Durchführung ihrer Aufgabe, den Kleingüterverkehr auch auf weitere Entfernungen regelmäßig, schnell und pünktlich sowie sicher zu vermitteln, muß die Post aber das große deutsche Eisen-

1) Haass, Die Post und der Charakter ihrer Einkünfte, Stuttgart 1890, S. 57. 2) Vgl. S. 101 ff.

bahnnetz mitbenutzen, da es ein anderes und vollkommeneres Mittel für den Fernverkehr nicht gibt. Tatsächlich bedient sie sich der Eisenbahnen in weitestem Umfange: 15231 Züge sind 1907 täglich zur Postbeförderung benutzt worden, 55530 km beträgt die Gesamtpostkurslänge auf Eisenbahnen und 245898755 km die Zahl der im selben Jahre von den Posten auf Eisenbahnen zurückgelegten Kilometer.*

Von um so größerer Bedeutung ist bei diesem Grade der Benutzung des Schienenwegs für Postzwecke und angesichts des vorerwährten Antagonismus von Post und Eisenbahn eine Regelung des beiderseitigen Verhältnisses derart, daß eine Benutzung der Schienenwege in den verschiedenen Bundesstaaten für die Postbeförderung unter für die Post annehmbaren Bedingungen stattfinden kann. Die beiderseitigen Rechte und Pflichten müssen einheitlich klar und bindend ein für allemal festgelegt werden. Der hierzu geeignete Weg ist das Reichsgesetz. Das Verhältnis zwischen Post und Eisenbahn ist geregelt durch das Gesetz, betr. Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, das „Eisenbahn-Postgesetz“ vom 20. Dezember 1875[1]). Hierzu sind vom Reichskanzler unter dem 9. Februar 1876 Vollzugsbestimmungen[2]) und unter dem 28. Mai 1879 einige spezielle Bestimmungen, betr. die „Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für Zwecke des Postdienstes“[3]) erlassen worden. Schließlich regelt Preußen in dem Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892[4]) für sein Gebiet das Verhältnis dieser Bahnen zur Post besonders.

Die für den Postverkehr unerläßlichen Forderungen der Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit sowie Sicherheit der Beförderung sind im Eisenbahnbetrieb in ausgeprägtem Maße vorhanden. In dieser Hinsicht, inbezug auf die Qualität der Transportleistung, bedarf es daher einer Einwirkung auf die Eisenbahn für die besonderen Postzwecke nicht. Die gesetzliche Regelung bezweckt vielmehr lediglich, den Postbetrieb in geeigneter Weise und unter für

* Bayern: 2267 Züge — 7814 km — 38058574 km,
Württemberg: 800 „ — ? „ — 12472604 „

1) R. G. Bl. S. 318. 2) Zentralbl. f. d. D. R. S. 87.
3) Zentralbl. f. d. D. R. S. 380. 4) Preuß. Gesetzsammlung S. 225.

den Verkehr zweckmäßigen Bedingungen, insbesondere bezüglich des Kostenmoments, in den Eisenbahnbetrieb einzufügen.*

2. Grundsätzliche Bestimmungen über das Verhältnis von Post und Eisenbahn.

Der Eisenbahnbetrieb innerhalb des Reichs soll, soweit es seine Natur und Erfordernisse gestatten, in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes gebracht werden.

Bei Meinungsverschiedenheiten hierüber entscheidet in erster Instanz die Landesaufsichtsbehörde, in Berufungsinstanz der Bundesrat nach Anhörung der Reichspostverwaltung und des Reichseisenbahnamts (Art. 1 des E. P. G.).

Bei der Wahrnehmung ihres Dienstes sollen die Beamten der beiden Verwaltungen möglichst Hand in Hand gehen und in allen Vorkommnissen des Dienstes (z. B. auch bei Betriebsstörungen), soweit es mit dem Interesse der eigenen Verwaltung erträglich erscheint, den Wünschen der Beamten der anderen Verwaltung sich willfährig beweisen.

3. Die unmittelbaren Beförderungsleistungen der Eisenbahnen für Postzwecke.

Die Einrichtung besonderer Züge für die Zwecke des Postdienstes kann die Post nicht beanspruchen (Art. 1). Doch wirkt sie bei der Feststellung der Eisenbahnfahrpläne mit, die ihr bzw. den Oberpostdirektionen zu diesem Zwecke rechtzeitig mitgeteilt werden müssen. Sie bezeichnet alsdann die Züge, die sie zur Postbeförderung benutzen will (V. B. zu Art. 1)[1]).

An unmittelbaren Beförderungsleistungen für die Post sind den Eisenbahnen folgende gesetzlich auferlegt:

1. Auf Verlangen der Post ist mit jedem regelmäßigen Zuge ein von der Post gestellter Bahnpostwagen unentgeltlich* mitzunehmen, in dem die Briefpostsendungen (einschl. Warenproben und Druck-

* In Bayern und Württemberg ist das Verhältnis von Post und Eisenbahnen besonders geregelt.

1) Das Reichskursbuch wird im Kursbureau des Reichs-Postamts bearbeitet.

* In Bayern zahlt die Post an die Staatsbahnen einen festen Satz von $2^1/_2$ Proz. der Einnahmen an Postbeförderungsgebühren, in Württemberg Vergütungen nach der Zahl der Achskilometer, als Gegenleistung.

sachen) Zeitungen, Gelder mit Einschluß des ungemünzten Goldes und Silbers, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts und Postpakete bis zum Einzelgewicht von 10 kg [1]), ferner die zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten mit ihren Gerätschaften gleichfalls unentgeltlich befördert werden (Art. 2).

Die Wagen beschafft die Post*, die Unterhaltung, äußere Reinigung, Ein- und Ausrangierung besorgt die Eisenbahn, die mit ihrem eigens für solche Zwecke vorhandenen Personal diese Geschäfte billiger besorgen kann als die Post, gegen eine den Selbstkosten entsprechende Vergütung (Art. 6).

2. An Stelle eines besonderen Postwagens kann auf Grund vorausgegangener Vereinbarungen ständig die Abteilung eines Eisenbahnwagens benutzt werden. Diese wird in der Regel eisenbahnseitig gegen Erstattung der Selbstkosten für die Zwecke des Postdienstes eingerichtet und der Post gegen Zahlung laufender Miete überlassen. An solchen Eisenbahnwagenabteilungen, deren Benutzung sich für die Post billiger stellt, als die ganzer Postwagen, waren 1907: 1823, zumeist auf Nebeneisenbahnen, im Betriebe.*

3. In den Fällen, wo die Züge in der vorstehend unter 1 oder 2 bezeichneten Weise zu benutzen sich nicht lohnt, kann die Post entweder der Eisenbahnverwaltung, insoweit diese es für zulässig hält, Briefbeutel (mit Briefschaften, Drucksachen und Warenproben) sowie Brief- und Zeitungspakete zur unentgeltlichen Beförderung durch das Zugpersonal überweisen (1907 bei 5998 Zügen) oder die Beförderung solcher Sachen durch einen Postbeamten besorgen lassen, dem der erforderliche Platz in einem Eisenbahnwagen unentgeltlich einzuräumen ist (Art. 4).

4. Reicht der eine Postwagen oder die Abteilung für die Bedürfnisse des Postdienstes nicht aus, so hat die Eisenbahn auf rechtzeitige schriftliche Bestellung der Post nach deren Wahl entweder mehrere Postwagen mitzubefördern oder ihr geeignete Güterwagen oder Wagenabteilungen gegen eine für das Achskilometer zu berech-

1) Wegen der schwereren Pakete s. S. 32.

* In Bayern die Eisenbahn, 1907: 421 Wagen; desgl. in Württemberg 131 Wagen. In Württemberg zahlt die Post für Benutzung dieser Wagen jährlich eine Entschädigung von $3\frac{1}{2}$ Proz. der Anschaffungskosten.

* In Bayern 285.

nende Vergütung zur Verfügung zu stellen. Diese außergewöhnlichen Transportmittel darf die Post in gewissem Umfange auch über den Bereich der betreffenden Bahn hinaus benutzen.

Die Einstellung außergewöhnlicher Beförderungsmittel wird sehr oft beim Vorliegen zahlreicher gewöhnlicher Päckereien erforderlich, die alsdann in den geschlossenen Güterwagen (Beiwagen) oder geschlossenen Wagenabteilungen befördert werden. 1907 ist bei 1405 Zügen täglich von dieser Einrichtung regelmäßiger Gebrauch gemacht worden.

4. Die mittelbaren Beförderungsleistungen der Eisenbahnen für Postzwecke.

Neben diesen unmittelbaren Beförderungsleistungen sind den Eisenbahnen weitere Verpflichtungen zugunsten der Post auferlegt, die mit der Postbeförderung im Zusammenhange stehen und ihr mittelbar zugute kommen.

Geeignete Plätze für das Beladen der Bahnpostwagen, für die Aufbewahrung der Perronkarren und sonstigen Gerätschaften für das Verladegeschäft hat die Post unentgeltlich zu beanspruchen (Art. 6), wie auch den anschließenden Fahrposten das Aufstellen auf den Bahnhöfen an geeigneten Stellen zu gestatten ist. Ferner sind den Postbeamten die Bahnsteige zu den Zeiten des Zugverkehrs offen zu halten (V. B. zu Art. 10).

Schließlich ist bei Errichtung neuer Bahnhöfe oder Stationsgebäude, sowie beim Um- und Erweiterungsbau solcher die Eisenbahn gehalten, auf Verlangen der Post die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Diensträume mit den nötigen baulichen Anlagen gegen bestimmte Mietentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten (Art. 7). Die Verfügung über derartige Räume auf den Bahnhöfen ist für die Post von ziemlichem Belange zwecks Niederlegung von Päckereien, die an den betreffenden Zwischenstationen umgeladen werden müssen und ein Überlager erleiden, oder die zurückgeblieben sind. Die ohne die Niederlagsräume nötige Bewachung der Sendungen durch Postpersonal oder die Hin- und Herbeförderung zu dem mehr oder weniger weit entfernten Postamte würde die Beförderungskosten in unwirtschaftlicher Weise erhöhen. Auch als Unterkunftsstätten für das Postfahrpersonal (Nachtlager) sowie als Annahmestellen für Post-

sendungen usw. finden die Räume des öfteren Verwendung. Bei dem Mangel geeigneter Privatwohnungen in der Nähe der Bahnhöfe hat die Eisenbahn in den Bauplänen neuer Bahnhöfe sogar auf die Beschaffung von Dienstwohnungen für Postbeamte Bedacht zu nehmen (Art. 7.).

5. Sonderbestimmungen für den Postpäckereiverkehr auf den Eisenbahnen.

Zu den allgemeinen Bestimmungen über die Leistungen der Eisenbahnen für die Zwecke der Post sieht das Gesetz für den Postpäckereiverkehr einige Sonderbestimmungen vor.

Bei Zügen, deren Fahrzeit besonders kurz bemessen ist, soll, wenn die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zur Wahrung der pünktlichen und sicheren Beförderung der betreffenden Züge es für nötig erachtet, die Mitbeförderung von Päckereien beschränkt oder ausgeschlossen werden, vorausgesetzt daß andere zur Mitnahme der Pakete geeignete Züge auf der Bahn verkehren. Jedoch reicht die Bezeichnung eines Zuges als Eil-, Schnell- oder Kurierzug an sich nicht aus, um die Postpäckereien von der Beförderung mit diesem völlig auszuschließen (Art. 2). Bei den Zügen, die hiernach keine Pakete befördern, kann auch die Gestellung außerordentlicher Transportmittel seitens der Post nicht beansprucht werden (Art. 5).

Die unentgeltliche Beförderung der Pakete liegt ausweislich der vorbeschriebenen Bestimmungen den Eisenbahnen nur bis zum Einzelgewicht von 10 kg ob. Für die schwereren Postpakete erhält die Eisenbahn eine Vergütung, die, unter Mitwirkung von Beamten beider Verwaltungen auf Grund statistischer Feststellungen während eines zweiwöchigen Zeitraums im Mai jedes Jahres über Zahl, Gewicht und Beförderungsstrecke solcher Sendungen, für das Jahr berechnet wird (V. B. zu Art. 2).

Reicht bei denjenigen Zügen, bei denen eine Postpaketbeförderung stattfindet, der vorhandene Bahnpostwagen für die vorliegenden Postgüter nicht aus, so kann die Post an Stelle des Verlangens weiterer Wagen auch von dem Auskunftsmittel Gebrauch machen, daß sie einzelne Poststücke der Eisenbahn zur Beförderung als Eilfrachtstücke gegen die tarifmäßige Eilfrachtstückgebühr überweist. Zulässig ist aber dieses Verfahren, das bei wider Erwarten starkem Paketverkehr und bei Zeitmangel zur Bestellung besonderer Wagen von

Nutzen ist, nur mit gewöhnlichen Paketen und bei Zügen, die sich mit der Beförderung von Eil- und Frachtgütern überhaupt befassen (Art. 5).

6. Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, Kleinbahnen und Straßenbahnen.

Für die Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, d. s. die, welche mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, und diejenigen, auf welche wegen ihrer untergeordneten Bedeutung die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 für nicht anwendbar erklärt sind, gelten gleichfalls die Bestimmungen des Eisenbahn-Postgesetzes, soweit Leistungen für Postzwecke in Frage kommen. Doch sind durch den Reichskanzler diesen Bahnen für die ersten 8 Kalenderjahre nach der Betriebseröffnung Erleichterungen zugelassen [1]).

Für die Kleinbahnen gelten in Preußen die Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Juli 1892 [2]), die für deren Leistungen zu Postzwecken bestimmte mäßige Vergütungssätze festlegen; in den übrigen Staaten bedarf es für die Benutzung der Kleinbahnen und der Straßenbahnen, die auch vereinzelt für die Postgüterbeförderung benutzt werden, (so in Frankfurt [Main], Straßburg [Els.], Altenburg [S.-A.] und Döbeln), besonderer Verträge der Post mit den Unternehmern.

Die unparteiische Kritik der gesetzlichen Regelung des Verhältnisses zwischen Post und Eisenbahn muß zugeben, daß der Post die Benutzung des Schienenwegs unter recht günstigen Bedingungen, vor allem hinsichtlich der Kostenfrage, ermöglicht ist. Der Gesetzgeber hat die Tatsache, daß der Post durch den Übergang der Personenbeförderung auf die Eisenbahnen bedeutende Einnahmen entgangen sind, zugunsten der Post berücksichtigt. [3]) Allenthalben tritt eine weitgehende Rücksichtnahme auf die Erfordernisse des Postdienstes hervor. Eine ganze Reihe wichtiger Beförderungsleistungen im Interesse der Post besorgt die Eisenbahn unentgeltlich [4]), teilweise sogar durch ihr eigenes Personal, und die überhaupt

1) Vgl. Anm. 3 S. 28. 2) Vgl. Anm. 4 S. 28. 3) Grunzel S. 284.
4) Ullrich, Die Finanzen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, Stettin 1909, beziffert den Wert der unentgeltlichen Leistungen der Eisenbahnen für Postzwecke im Reiche auf jährlich rund 41,7 Millionen M., wobei er den Bericht des preußischen Eisenbahnministers zugrunde legt, der den

vorkommenden Vergütungen an diese entsprechen in den meisten Fällen nur den Selbstkosten. Bemerkenswert auch bei Benutzung der Eisenbahnen für Postzwecke ist die gegebene Wahl der Beförderungsmittel (ganze Wagen, Wagenabteilungen usw.), die je nach dem Verkehrsumfang eine erwünschte Unterscheidung im Kosteninteresse ermöglicht.

7. Postverwaltungsmaßnahmen.

Den günstigen gesetzlichen Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahnen zu Postzwecken treten geeignete Verwaltungsmaßnahmen der Post hinzu.

Im Kosteninteresse geschieht die Begleitung der Postzüge nach ihrer Wichtigkeit durch Beamte oder durch die billigeren Unterbeamten (1907: bei 1238 Zügen Beamten-Bahnposten, bei 6590 Zügen Schaffner-Bahnposten). Die Bearbeitung der gewöhnlichen Päckereien ausschließlich durch Unterbeamte, der Ausschluß von an der Bahnstrecke gelegenen Postanstalten von der Postbeförderung bei bestimmten Zügen, Beschränkungen der Zugbenutzung an Sonn- und Festtagen, eine ständige Kontrolle zur Fernhaltung entbehrlicher zahlungspflichtiger Rangierbewegungen sind weitere Maßnahmen der Postverwaltung zur Herabminderung der unmittelbaren und mittelbaren Kosten bei Benutzung der Eisenbahnen.

Der gesamte Postbeförderungsdienst auf den Bahnstrecken ist 32 Bahnpostämtern* — für die kleinsten Strecken bestimmten Ortspostanstalten an der Strecke — übertragen, die für zweckmäßige Einrichtung und ordnungsmäßige Aufrechterhaltung des Bahnpostbetriebs zu sorgen haben, in bezug auf Regelmäßigkeit u. a. durch Verabredung regelmäßigen Sendungsaustausches mit Postanstalten oder anderen Bahnposten, in bezug auf Schnelligkeit durch Vorschriften über zweckmäßige Leitung der Sendungen, in bezug auf Sicherheit durch Sorge für gleichmäßige Ladung der Wagen und für Verwendung von Paketsäcken zur Sicherung der kleineren Pakete. Im Interesse der Schnelligkeit werden im Bahnpostbetriebe die gewöhnlichen Pakete seit einigen Jahren beim Verladegeschäft nicht mehr gezählt.

gleichen Wert für Preußen im Jahre 1906 mit 34,4 Millionen M. angibt; vgl. S. 54 a. a. O.

* In Bayern 4, in Württemberg 2.

Mit den vorstehend geschilderten, im Gesetzes- oder Verwaltungswege gegebenen Bedingungen bei Benutzung der verschiedenen Verkehrswege, deren keinen die Post für ihre Zwecke entbehren kann, ist sie in der Lage, durch zweckmäßige Kombination der Transportmittel ein geschlossenes, großes Beförderungsnetz für den Kleingüterverkehr über das ganze Reich hin mit einer Verästelung bis ins kleinste Dorf zu spannen und auch nach dem Auslande über See geeignete Beförderungsmöglichkeiten zu schaffen. Bei dem Paketverkehr nach dem kontinentalen Auslande liegt der Deutschen Post nur die Beförderung bis zur Grenze ob, alsdann treten meist die Postverwaltungen der betreffenden fremden Länder in Wirksamkeit.[1])

2. Die Verkehrsbedingungen der Post für ihren Güterverkehr.

a. Im Inlande.

1. Allgemeines.

Die Bedingungen für die Benutzung der Verkehrswege seitens der Post beeinflussen von vornherein Art und Richtung des Postgüterverkehrs in bestimmter Weise. Aus den Verkehrsbedingungen, wie sie die Post bei ihrer Aufgabe, den Kleingüterverkehr billig, regelmäßig, schnell und pünktlich sowie sicher zu vermitteln, ihrerseits vorfindet, erwachsen die Verkehrsbedingungen andererseits, welche die Post an das Publikum bei Benutzung ihrer Einrichtung des Kleingüterverkehrs stellen muß und kann.

Die letzteren Verkehrsbedingungen sind geregelt:

hinsichtlich der Preise (Tarife) durch das Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871[2]) und die Novelle vom 17. Mai 1873, betr. einige Abänderungen dieses Gesetzes[3]);

hinsichtlich der Haftpflicht der Post für die Sendungen durch das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs (Postgesetz) vom 28. Oktober 1871[4]);

hinsichtlich der übrigen Verkehrsvorschriften durch die Postordnung vom 20. März 1900[5]), die vom Reichskanzler auf Grund des § 50 des P. G. erlassen ist und deren Bestimmungen als

1) Vgl. S. 54 ff. 2) R. G. Bl. S. 358. 3) R. G. Bl. S. 107.
4) R. G. Bl. S. 347. 5) Zentralbl. f. d. D. R. Nr. 12 S. 53.

Bestandteile des Beförderungsvertrags zwischen Post und Absender gelten. Sie sind maßgebend für den Verkehr im Reichspostgebiete, zwischen diesem und den Königreichen Bayern und Württemberg, sowie zwischen den letzteren, während für deren inneren Verkehr die betreffenden Postverwaltungen besondere, mit der Postordnung des Reichs meist übereinstimmende Vorschriften getroffen haben.

Die für das Publikum maßgebenden Bedingungen bei Benutzung der Postgüterbeförderung ergeben gleichzeitig die Unterlagen für die damit zu verbindende Prüfung, mit welchem Erfolge die Post ihre Aufgabe im Kleingüterverkehr nach den Momenten: billig, regelmäßig, schnell und pünktlich, sicher und dabei bequem gelöst hat.

2. Das Kostenmoment.

Der Tarif für die Paketpost zerfällt in zwei Abteilungen, einen Einheitstarif für Pakete bis 5 kg und einen Zonentarif für die schwereren Pakete.

Das Porto beträgt für Pakete:

I. bis zum Gewichte von 5 kg einschließlich:
auf Entfernungen bis 10 geogr. Meilen einschließlich: 25 Pf.,
auf alle weiteren Entfernungen: 50 Pf.;

II. beim Gewicht über 5 kg:
für die ersten 5 kg die Sätze wie vorstehend unter I,
für jedes weitere kg oder den überschießenden Teil eines solchen:

	bis	10 Meilen	(Zone 1)	5 Pf.,
über 10	bis	20 „	(„ 2)	10 „ ,
„ 20	„	50 „	(„ 3)	20 „ ,
„ 50	„	100 „	(„ 4)	30 „ ,
„ 100	„	150 „	(„ 5)	40 „ ,
„ 150		Meilen	(„ 6)	50 „

(§ 1 der Posttaxnovelle vom 17. Mai 1873).

Durchbrochen wird dieser Tarif lediglich für die sogen. Sperrgutsendungen. Bei dem immerhin beschränkten Beförderungsraume, wie ihn die Postwagen und einzelnen Eisenbahnwagen bieten, muß die Post für den Umfang der Pakete eine gewisse normale Grenze setzen. Sendungen, die:

1. in irgendeiner Ausdehnung $1\frac{1}{2}$ m überschreiten oder

2. in der einen Ausdehnung 1 m und in einer anderen $\frac{1}{2}$ m überschreiten und dabei weniger als 10 kg wiegen,

3. nach ihrer Beschaffenheit nicht bequem mit anderen Gegenständen zu verladen sind oder besonders großen Raum bzw. besonders sorgsame Behandlung erfordern und dadurch eine genügende Ausnutzung der Tragfähigkeit der Transportmittel verhindern, gelten als über die normale Grenze hinausgehend und sind eigentlich betriebswidrig. Die Verwaltung mag zwar solche Güter von der Beförderung nicht ausschließen, weil Fälle und Verhältnisse denkbar sind und vorkommen, wo die Versendung sperriger Güter der schnelleren Überkunft wegen doch erwünscht ist.[1]) Das Porto für diese Sperrgutsendungen wird aber mit Recht um 50 Proz. (unter Abrundung auf eine durch 5 teilbare Summe nach unten) erhöht.[2])

Der vorstehende Tarif ist seit 1. April 1878 vertragsmäßig auch auf den Wechselverkehr mit Österreich-Ungarn ausgedehnt worden.

Unleugbar ist der Einheitstarif für die Kleingüter bis zum Gewicht von 5 kg außerordentlich billig. Der Generalpostmeister Stephan hob 1873 bei Beratung des Tarifs im Deutschen Reichstage sehr richtig hervor, daß man mit einer Gebühr von $2\frac{1}{2}$ Silbergroschen für kleine Pakete bis zu 10 Meilen Entfernung (Lokalzone) wohl einen ausnehmend günstigen Satz erreicht habe.[3]) Wie viel mehr gilt dies heute bei dem inzwischen gesunkenen Geldwerte! Auch dem für die weiteren Entfernungen geltenden Einheitssatz von 50 Pf. für Pakete bis 5 kg ist der Vorzug der Billigkeit sicherlich zuzusprechen. Dank der ökonomisch zweckmäßigen Verbindung des Paketdienstes mit den übrigen Postzweigen[4]) und dank der unentgeltlichen Beförderung der Sendungen bis 10 kg auf Eisenbahnen, sowie der scharfen Beobachtung des Kostenmoments bei dem gesamten Postbeförderungsbetrieb, sind die Selbstkosten der Post für die Beförderung der kleineren Pakete verhältnismäßig gering und

1) Motive zur Potstaxnovelle vom 17. 5. 1873.

2) Der Ansicht von Ullrich (S. 104), daß die Grenze für Sperrgut zu eng gezogen sei, da jetzt viele Pakete, die, ohne sperrig zu sein, viel Platz beanspruchten, zu billig befördert würden, möchte nicht beizupflichten sein; die bisherige Grenze hat sich im ganzen bewährt, so daß eine Änderung lediglich aus fiskalischen Gründen nicht berechtigt erscheint. Über den fiskalischen Standpunkt s. auch S. 101.

3) Vgl. Deutsches Postarchiv 1873, S. 193/4.

4) Wagner, Finanzwissenschaft, Leipzig und Heidelberg 1883, I § 267, S. 654.

vielfach für große und kleine Entfernungen fast gleich.[1] Diese kann daher hier ignoriert werden, „da die kleinen Pakete sich den Briefpostsendungen insofern nähern, als auch bei ihnen die Expeditionskosten den Hauptteil der Eigenkosten ausmachen und die Beförderungsstrecke indifferent wird“.[2] Dadurch wird es möglich, für die Pakete bis 5 kg den billigen Einheitstarif zu gewähren.

Es fehlt sogar nicht an Stimmen, die den Tarif im fiskalischen Interesse für zu niedrig halten. So bezeichnet DE TERRA diesen Portosatz „in seiner heutigen Ausdehnung von der äußersten Grenze des Deutschen Reichs bis zur entlegensten Ortschaft Österreich-Ungarns“ als „übertrieben niedrig“[3], und WEICHS-GLON verurteilt gleichfalls den Einheitstarif, den man, ohne sich weitere Gedanken zu machen, in nichts weniger als einwandfreier Form vom Portosystem der Briefpost auf das Paketporto übertragen habe.[4] Bisher hat aber die Regierung sich allen Anregungen auf eine Erhöhung des Einheitstarifs gegenüber, die auch im Reichstage mitunter laut geworden sind[5], grundsätzlich ablehnend verhalten.

Der für die über 5 kg schweren Pakete geltende Zonentarif erscheint gegenüber dem Einheitstarif auf den ersten Blick verhältnismäßig hoch.[6] Zu bedenken ist aber, daß die schwereren Sendungen weniger gut in den Klein- und Schnellverkehr der Post passen und deren eigentlicher Aufgabe im Güterverkehr ferner liegen. Wenn WILHELM in seiner Abhandlung „Frachtporto[7]“ sagt: „Um den Postpaketverkehr hauptsächlich auf kleine Poststücke zu beschränken, hat man leider eine bei steigendem Gewicht progressive Skala aufgestellt, entgegen dem bei allen kaufmännischen Transaktionen naturgemäß herrschenden Grundsatz, daß man bei großen Geschäften sich mit geringerem Nutzen begnügt, als bei kleinen“, so verkennt diese Auffassung Zweck und Wesen des Postgüterverkehrs ebenso, wie das in einer anonymen Broschüre[8] ausge-

1) Motive zur Posttaxnovelle vom 17. 5. 1873. 2) SAX I S. 285/6.

3) DE TERRA, Im Zeichen des Verkehrs, Berlin 1899, S. 98.

4) WEICHS-GLON, Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel, Tübingen 1894, S. 30.

5) Reichstagsverh. Amtl. Stenogr. Ber. 1898, S. 798 A.

6) Vgl. DE TERRA, a. a. O. S. 102.

7) WILHELM, Frachtporto, Wien 1900, S. 10.

8) Anonyme Broschüre „Zur Reform des Paketportos in Deutschland und Österreich-Ungarn“, Leipzig 1898, S. 43.

sprochene Urteil, das hohe Porto für schwerere Pakete auf weitere Entfernungen sei entschieden verkehrsfeindlich und ungerechtfertigt. Die eigentlichen postmäßigen Sendungen, das wirkliche Postgut, stellen — darauf weist auch die Organisation der Paketpost in Verbindung mit der Briefbeförderung hin[1] — die Pakete bis 5 kg dar[2], ihre Beförderung ist die Hauptaufgabe der Post im Kleingüterverkehr. Wenn auch der hier und da geäußerte Wunsch des gänzlichen Ausschlusses der schwereren Sendungen von der Postbeförderung oder auch nur die Herabsetzung des jetzigen Meistgewichts von 50 kg auf 10 kg oder 15 kg[3] oder auf 25 kg[4] über das Ziel hinausschießt, da die Post unter Umständen das einzige Beförderungsinstitut ist[5], so liegt andererseits kein Grund vor, solche Sendungen in Konkurrenz mit der Eisenbahn, der sie eigentlich zukommen, besonders zur Post heranzuziehen oder wie die kleinen Pakete im Tarif zu bevorzugen.[6] Die Post muß zudem für die Beförderung der über 10 kg schweren Pakete selbst Vergütungen nach Gewicht und Entfernung an die Eisenbahn zahlen, die Entfernung kann hier nicht wie bei den leichten Paketen außer Betracht bleiben. Alle diese Gründe lassen die Anwendung des Zonentarifs auf die schwereren Pakete erklärlich und berechtigt erscheinen.

Dabei soll nicht geleugnet werden, daß der Zonentarif, der mit seinen 272 verschiedenen Taxsätzen auch in bezug auf Einfachheit, Klarheit und Übersichtlichkeit zu wünschen übrig läßt[7], ebenso bezüglich des Kostenmomentes ziemliche Mängel aufweist. Wie SCHMIDT[8] nachweist, ist die ungleichmäßige Progression 5—10—20—30—40—50 Pf. = 1 : 2 : 4 : 6 : 8 : 10 insofern auffällig, als der Preis für das

1) Vgl. auch den Ausschluß der über 5 kg schweren Pakete von der Bestellung, Anm. 4 S. 45 und Anm. 2 S. 53.

2) Vgl. Motive zur Posttaxnovelle v. 17. 5. 1873.

3) Vgl. DE TERRA, a. a. O. S. 118; HULL, S. 31.

4) Vgl. ULLRICH, a. a. O. S. 105.

5) Mit Rücksicht hierauf nimmt die Post ausnahmsweise sogar Pakete über 50 kg zur Beförderung an, wenn ihre Fortschaffung ohne besondere Schwierigkeit mit den vorhandenen Postbeförderungsmitteln möglich ist, vgl. postseit. Ausf. Best. zu § 2 der P. O. (Abschn. V 1 der A. D. A. f. P. u. T.).

6) ROSCHER, a. a. O. S. 540.

7) WILHELM a. a. O., S. 13.

8) ARTHUR SCHMIDT, „Die wichtigsten Tarife der Deutschen Reichspostverwaltung“, Dresden 1903, S. 88.

kg in der 3. Zone vom doppelten auf das vierfache der Einheit steigt. Durch den Sprung von 10 auf 20 Pf. in der 3. Zone wird das Porto für diese und die folgenden Zonen allerdings unverhältnismäßig verteuert, und sicher wäre eine Progression 5—10—15—20—30—40 Pf.[1]) vom Standpunkte des Konsumenten bzw. des Benutzers der Paketpost aus gerechter und empfehlenswerter.

In Wirklichkeit wird der letztere durch die Höhe des Zonentarifs verhältnismäßig wenig betroffen, oder vielmehr, er weiß sich dessen Wirkungen zu entziehen, indem er ihn systematisch umgeht. Zwei Wege bietet das Tarifsystem der Paketpost hierzu: das Umschalteverfahren und das Zerlegungssystem.[2])

Das erstere besteht darin, daß der Absender anstatt der direkten Beförderungsstrecke einen billigeren Umweg für das Paket wählt. Ein 30 kg schweres Paket nach der 3. Zone z. B. kostet an Porto: 50+25 X 20 = 550 Pf. Dirigiert es aber der Absender zunächst nach einem Unterwegsorte der 2. Zone und läßt es von da nach dem Bestimmungsorte, der zum Unterwegsorte in der 1. Zone liegt, weitersenden — sei es durch eine Mittelsperson, sei es durch die Post selbst auf Grund eines Nachsendungsantrags —, so gestaltet sich die Portoberechnung für das Paket wie folgt:

30 kg nach der 2. Zone = 50 + 25 X 10 = 300 Pf.,
„ „ „ „ 1. „ = 30 X 5 = 150 „
zus. 450 Pf.

Die Ersparnis beträgt mithin gegenüber dem direkten Wege 1 M. oder 18 Proz. des Portos von 5,50 M. Auf diese Weise wird von der 3. Zone ab auf alle Entfernungen eine Portoersparnis durch das Umschalteverfahren möglich. — Eine viel größere Bedeutung als diesem immerhin umständlichen und die Beförderung verzögernden Verfahren kommt dem Zerlegungssystem zu. Bei dem unverkennbaren Mißverhältnis zwischen dem Einheits- und Zonentarif sind die Kaufleute bald darauf gekommen, alle größeren Postsendungen soweit als möglich in 5 kg-Pakete zu zerlegen. Bringt ihnen dieses System auch mancherlei Unannehmlichkeiten (Teilung der Waren, die dadurch an Aussehen usw. einbüßen) und Mehrkosten an Packpersonal- und -Material[3]), so wiegt doch die erzielte

1) Arthur Schmidt, Die wichtigsten Tarife der Deutschen Reichspostverwaltung, Dresden 1903, S. 89. 2) Vgl. Schmidt, a. a. O. S. 89 ff.
3) Vgl. Wilhelm, a. a. O., S. 50 und 133/4.

Ersparnis diese Schattenseiten bei weitem auf. Man denke an eine 30 kg-Sendung nach der 6. Zone, die als Einzelpaket 50 + 25 X 50 = 13 M., in 6 Paketen zu je 5 kg aber nur 6 X 50 = 3 M. kostet. Bei dieser Möglichkeit ganz bedeutender Ersparnisse wird von den Geschäftsleuten bis zu halben Wagenladungen[1]) von dem Zerlegungssystem Gebrauch gemacht; fast 82 Proz. aller Pakete wogen 1907 bis 5 kg, 16 Proz. zwischen 5 und 10 kg und nur 2 Proz. über 10 kg. Schwere Pakete nach entfernten Zonen werden so gut wie gar nicht aufgeliefert.[2])

Man hat das Zerlegungssystem einen Mißbrauch des Paketportos genannt, anknüpfend an die vorausahnenden Worte des Gesetzgebers: „Nur wenn etwa durch Spekulation gewisse Handelsartikel und Industrieerzeugnisse, welche ihrer Natur nach zum gewöhnlichen oder zum Eilfrachttransport der Eisenbahn gehören, unter mißbräuchlicher Ausbeutung der Vorteile des neuen Posttarifs in Pakete unter 5 kg zerteilt und dann massenweise zur Versendung per Post gebracht werden sollten, würde die finanzielle Frage, gleichwie auch die technische Seite einen bedenklichen Charakter erhalten“.[3]) Sicherlich bringt das Zerlegungssystem der Post beträchtliche Mehrarbeit zufolge der Behandlung vieler kleiner an Stelle weniger großer Sendungen (Abwiegen, Bezetteln, Sortieren, Verladen usw.) und erhebliche Mehrkosten für das dadurch bedingte Personal und die Betriebsmittel. Der Paketposttarif wird daher in der Literatur fast übereinstimmend als unwirtschaftlich und unrentabel bezeichnet[4]), nur Ullrich rechnet ohne ersichtlichen Grund mit 1 Pf. Überschuß, befürwortet aber auch eine energische finanzielle Behandlung der Paketpost mit einem Überschuß von etwa 4—6 Pf. für die Sendung.[5]) Unzweifelhaft hat aber der heutige Einheitstarif die Paketpost zu gewaltiger Entfaltung gebracht[6]), weil die Forderung der Billigkeit in ihm ihren vollen Ausdruck findet.

Die Bestellgebühren, welche die Post für die Abtragung der Sendungen an den Empfänger erhebt — im Ortsbezirke: für Pakete bis 5 kg 5 Pf., 10 Pf. oder 15 Pf. je nach Größe der Orte.

1) Hull S. 25; de Terra. a. a. O. S. 99. 2) Anonyme Broschüre S. 23.
3) Vgl. Motive zur Posttaxnovelle vom 17. 5. 1873.
4) Schmidt, a. a. O. S. 91 u. 93. — Hull S. 152/3, Cohn, System der Finanzwirtschaft, Stuttgart 1889 S. 226. 5) Ullrich a. a. O. S. 86 u. 106
6) Vgl. S. 58/59.

für schwerere Pakete 10, 15 oder 20 Pf.; im Landbezirk: bis $2^1/_2$ kg 10 Pf., für Pakete höheren Gewichts 20 Pf. — (vgl. § 36 der P.-O.) —, erscheinen im Verhältnis zum Porto teilweise ziemlich hoch und damit in einem gewissen Widerspruch.[1] Indessen ist der Empfänger in der Lage, sich diesen Gebühren durch Abholung der Pakete zu entziehen.[2]

3. Das Moment der Regelmäßigkeit.

Die Post bestimmt in ihren Betriebsvorschriften ausdrücklich[3], daß es bei der Beförderung der Pakete hauptsächlich auf Regelmäßigkeit, weniger auf schnelle Überführung ankomme. Die Paketbeförderungsgelegenheiten sollen darnach so geregelt werden, daß die Pakete stets tunlichst gleichmäßig abgesandt und befördert werden. Das Publikum muß in der Lage sein, die Ankunft der Pakete annähernd genau vorauszuberechnen, insbesondere rechnet der Kaufmann mit einer regelmäßigen Beförderung seiner Warensendungen.

Um die regelmäßige Absendung der Pakete sicherzustellen, muß sich die Post eine gewisse Frist ausbedingen, die „Schlußzeit". Als Schlußzeit für die Einlieferung von Paketen bei den Annahmestellen der Postanstalten gilt in der Regel 1 Stunde vor dem planmäßigen Abgange der Post, d. h. diejenigen Sendungen die bis zu diesem Zeitpunkt eingeliefert werden, sollen mit der betreffenden Post abgehen. Auf Einhaltung dieser Vorschrift wird streng gehalten (Vermerke in den Annahmebüchern usw.). Nur wenn die ordnungsmäßige Bearbeitung der Sendungen innerhalb dieser Frist wegen besonderer örtlicher Verhältnisse nicht durchführbar ist, kann die Schlußzeit mit Genehmigung der Oberpostdirektion ein für allemal angemessen verlängert werden. Das gleiche gilt im Einzelfall und ohne diese Genehmigung, bei gleichzeitiger Einlieferung größerer Mengen von Paketen durch denselben Absender. In jedem Falle wird bei Postbeförderungen auf Eisenbahnen die Schlußzeit um soviel verlängert, als nötig ist, um die Sendungen von der Postanstalt zum Bahnhofe zu befördern und daselbst zu überladen (§ 30 der P. O.).

---

1) Wagner, Finanzwissenschaft II S. 155. 2) Vgl. S. 53.

3) Abschn. V Abt. 2 § 22 c V der Allgem. Dienstanw. für Post und Telegraphie.

Vorbedingung für die regelmäßige Absendung und Beförderung der Pakete ist nach Vorstehendem ihre rechtzeitige Einlieferung. Es hat sich indessen an vielen Orten seit Jahren die Unsitte herausgebildet, daß die Geschäftsfirmen ihre gesamte Tagesauflieferung an Paketen erst in den Abendstunden in Massen zur Post bringen. Trotz der zahlreichen Hilfskräfte und größter Arbeitsanspannung vermag diese die sich stauenden Paketmengen bis zum Abgange der letzten Post nicht immer zu bewältigen; noch weit über Schalterschluß hinaus dauert die Annahme der in den Schaltervorräumen aufgestapelten Pakete an, die teilweise bis zum anderen Morgen auf dem Postamte zurückbleiben. Manche weiteren nachteiligen Folgen ergeben sich aus dieser Unsitte. Die Abendzüge werden durch den starken Paketverkehr überlastet, die Pakete können bei den kurzen Haltezeiten der Züge an den Umladestellen nicht sämtlich bewältigt werden, bleiben also auch hier teilweise zurück, kurz, die Regelmäßigkeit der Paketbeförderung wird durch das Zusammendrängen der Paketmassen in den Abendstunden geradezu in Frage gestellt. Dazu kommt, daß der Postbetrieb hierdurch wesentlich verteuert wird, sowohl durch die Bereitstellung großer Schalter- und Packkammerräume, die tagsüber oft leer stehen, als durch die Einstellung zahlreichen Aushilfspersonals lediglich für die Abendstunden und von Beiwagen. Diesem Übelstande hat die Post durch verschiedene Auswege zu steuern gesucht. So hat man größeren vertrauenswürdigen Firmen mit regelmäßiger, stärkerer Paketauflieferung anheimgestellt, die gewöhnlichen Pakete selbst zu wiegen, mit Nummerzetteln zu bekleben und in Annahmebücher einzutragen und die so vorbereiteten Sendungen mit den Adressen und Annahmebüchern summarisch, d. h. nur der Zahl nach, zur Post einzuliefern. Durch die Arbeitsübertragung von der letzteren auf die Firmen wird allerdings das Annahmegeschäft bedeutend erleichtert und beschleunigt, doch hat das Verfahren, welches trotz amtlicher Lieferung der Zettel und Bücher für die Firmen immerhin Mehrkosten an Personal bedingt, in weiteren Kreisen nicht den erhofften Anklang gefunden. Die Verwaltung hat daher, nachdem alle Ermahnungen an die beteiligten Firmen, sei es unmittelbar oder durch Vermittlung der Handelskammern, die Paketauflieferung auf verschiedene Tageszeiten zu verteilen, erfolglos geblieben sind, verschiedentlich dazu übergehen müssen, den Schalterschluß früher eintreten zu

lassen, da nur dann eine regelmäßige Bewältigung der Paketmassen am selben Tage möglich wird. Diese Maßnahme stößt gewöhnlich auf erheblichen Widerspruch der beteiligten Kreise, der in Einzelfällen (Fertigstellung der zu versendenden Waren erst am Spätnachmittag) berechtigt sein mag. Doch befindet sich die Post einem unverkennbaren allgemeinen Mißbrauche gegenüber in einer unerwünschten Zwangslage: wenn anders sie die Regelmäßigkeit ihres Paketverkehrs im Allgemeininteresse aufrecht erhalten will, muß sie der Unsitte zu steuern bemüht sein.

Auf regelmäßige Bestellung und regelmäßige Bereitstellung der Pakete zur Abholung wird streng gehalten.[1])

4. Das Moment der Schnelligkeit und Pünktlichkeit.

Um der Post die unverzögerte und pünktliche Beförderung der Pakete zu ermöglichen, haben die Absender gewisse formale Bedingungen zu erfüllen.

In der Aufschrift der Pakete, die besonders haltbar anzubringen ist, müssen Empfänger und Bestimmungsort deutlich und so bestimmt bezeichnet sein, daß jeder Ungewißheit vorgebeugt wird. Nur auf diese Weise wird die unverzögerte und richtige Leitung der Pakete durch die damit betrauten Unterbeamten möglich.

Die dem Pakete beizugebende Paketadresse[2]) bildet gewissermaßen den Begleitbrief der Sendung, der ihre Auflieferungs- und Ankunftszeit durch Stempelabdrücke anzeigt und sowohl für den Empfänger wie für die Post die Kontrolle der rechtzeitigen und pünktlichen Überkunft nach Maßgabe der vorhandenen Postverbindungen ermöglicht. Genaue Übereinstimmung der Aufschriften auf dem Paket und der zugehörigen Begleitadresse wird beansprucht, damit ersteres auch dann pünktlich in die Hände des Empfängers gelangen kann, wenn die Überkunft der gesondert beförderten Adresse sich etwa ausnahmsweise verzögert.

---

1) Vgl. S. 53.

2) Mittels einer Paketadresse können bis zu 3 Pakete (ohne Nachnahme) an denselben Empfänger versandt werden. Nur während der Oster-, Pfingst- und Weihnachtszeit hebt das Reichs-Postamt diese Befugnis vorübergehend auf, um den zu diesen Zeiten ungewöhnlich anschwellenden Betrieb zu erleichtern (§ 12 der P. O.).

Die Bestimmung des Eisenbahn-Postgesetzes, daß die Eisenbahn bei Zügen mit besonders kurz bemessener Fahrzeit die Mitnahme von Paketen beschränken oder ausschließen darf, sofern andere zur Mitnahme der Päckereien geeignete Züge auf der betr. Bahn verkehren[1]), bringt es mit sich, daß die Paketbeförderung sich auf bestimmte Züge beschränkt. Der für die Versendung der Briefe maßgebende Verwaltungsgrundsatz, daß diese mit allen Beförderungsgelegenheiten weitergesandt und grundsätzlich mit der Gelegenheit befördert werden sollen, mit der sie am frühesten den Bestimmungsort erreichen[2]), kann in gleicher Weise auf die Pakete nicht Anwendung finden. Bei der Beförderung der Pakete, so lautet die Betriebsvorschrift[3]), kommt es hauptsächlich auf regelmäßige und sichere, weniger auf schnelle Überführung an. Damit ist keineswegs gesagt, daß der Postpaketverkehr seines Charakters als Schnellverkehr entkleidet wird. Die Paketbeförderung wird durch Benutzung geeigneter Schnellzüge, Personenzüge und Eilgüterzüge derart geregelt, daß eine möglichst schnelle Überkunft bei direkter Leitung, d. h. ohne Umwege, stattfindet. Das Moment der Schnelligkeit findet also recht wohl Beachtung, nur nicht ohne weiteres das Moment der unbedingt größtmöglichen Schnelligkeit, wie bei der Briefpost. Das letztere ist jedoch auch für die Paketpost nicht gänzlich ausgeschlossen. Die Post bietet dem Absender die Möglichkeit, sich für seine Pakete gegen besondere Gebühr eine überdurchschnittliche Schnelligkeit der Überkunft in verschiedener Weise zu sichern.

Das Verlangen der Eilbestellung (Gebühr bei Vorausbezahlung: 40 Pf. im Orte, 90 Pf. im Landbezirke für das Paket bis 5 kg[4]) bewirkt, daß die Sendungen unmittelbar nach der Ankunft am Bestimmungsorte dem Empfänger durch einen besonderen Boten ins Haus gebracht werden, also nicht bis zur üblichen Bestellzeit liegen bleiben (§ 22 der P. O.). Ferner kann der Absender verlangen, daß sein Paket genau wie ein Brief mit der schnellsten

---

1) s. S. 60. 2) Absch. V^2 § 22a der A. D. A. f. P. u. T. 3) Vgl. Anm. 3 S. 42.

4) Zur Eilbestellung schwererer Pakete ist die Post nicht verpflichtet, zu solchen braucht nur die Adresse durch Eilboten bestellt zu werden (Gebühr: 25 Pf.), die Abholung des Pakets ist Sache des Adressaten. Gleichwohl werden, soweit angängig, auch schwerere Pakete im Wege der Eilbestellung abgetragen (§ 22 V der P.O.).

lassen, da nur dann eine regelmäßige Bewältigung der Paketmassen am selben Tage möglich wird. Diese Maßnahme stößt gewöhnlich auf erheblichen Widerspruch der beteiligten Kreise, der in Einzelfällen (Fertigstellung der zu versendenden Waren erst am Spätnachmittag) berechtigt sein mag. Doch befindet sich die Post einem unverkennbaren allgemeinen Mißbrauche gegenüber in einer unerwünschten Zwangslage: wenn anders sie die Regelmäßigkeit ihres Paketverkehrs im Allgemeininteresse aufrecht erhalten will, muß sie der Unsitte zu steuern bemüht sein.

Auf regelmäßige Bestellung und regelmäßige Bereitstellung der Pakete zur Abholung wird streng gehalten.[1])

4. Das Moment der Schnelligkeit und Pünktlichkeit.

Um der Post die unverzögerte und pünktliche Beförderung der Pakete zu ermöglichen, haben die Absender gewisse formale Bedingungen zu erfüllen.

In der Aufschrift der Pakete, die besonders haltbar anzubringen ist, müssen Empfänger und Bestimmungsort deutlich und so bestimmt bezeichnet sein, daß jeder Ungewißheit vorgebeugt wird. Nur auf diese Weise wird die unverzögerte und richtige Leitung der Pakete durch die damit betrauten Unterbeamten möglich.

Die dem Pakete beizugebende Paketadresse[2]) bildet gewissermaßen den Begleitbrief der Sendung, der ihre Auflieferungs- und Ankunftszeit durch Stempelabdrücke anzeigt und sowohl für den Empfänger wie für die Post die Kontrolle der rechtzeitigen und pünktlichen Überkunft nach Maßgabe der vorhandenen Postverbindungen ermöglicht. Genaue Übereinstimmung der Aufschriften auf dem Paket und der zugehörigen Begleitadresse wird beansprucht, damit ersteres auch dann pünktlich in die Hände des Empfängers gelangen kann, wenn die Überkunft der gesondert beförderten Adresse sich etwa ausnahmsweise verzögert.

---

1) Vgl. S. 53.

2) Mittels einer Paketadresse können bis zu 3 Pakete (ohne Nachnahme) an denselben Empfänger versandt werden. Nur während der Oster-, Pfingst- und Weihnachtszeit hebt das Reichs-Postamt diese Befugnis vorübergehend auf, um den zu diesen Zeiten ungewöhnlich anschwellenden Betrieb zu erleichtern (§ 12 der P. O.).

Die Bestimmung des Eisenbahn-Postgesetzes, daß die Eisenbahn bei Zügen mit besonders kurz bemessener Fahrzeit die Mitnahme von Paketen beschränken oder ausschließen darf, sofern andere zur Mitnahme der Päckereien geeignete Züge auf der betr. Bahn verkehren[1]), bringt es mit sich, daß die Paketbeförderung sich auf bestimmte Züge beschränkt. Der für die Versendung der Briefe maßgebende Verwaltungsgrundsatz, daß diese mit allen Beförderungsgelegenheiten weitergesandt und grundsätzlich mit der Gelegenheit befördert werden sollen, mit der sie am frühesten den Bestimmungsort erreichen[2]), kann in gleicher Weise auf die Pakete nicht Anwendung finden. Bei der Beförderung der Pakete, so lautet die Betriebsvorschrift[3]), kommt es hauptsächlich auf regelmäßige und sichere, weniger auf schnelle Überführung an. Damit ist keineswegs gesagt, daß der Postpaketverkehr seines Charakters als Schnellverkehr entkleidet wird. Die Paketbeförderung wird durch Benutzung geeigneter Schnellzüge, Personenzüge und Eilgüterzüge derart geregelt, daß eine möglichst schnelle Überkunft bei direkter Leitung, d. h. ohne Umwege, stattfindet. Das Moment der Schnelligkeit findet also recht wohl Beachtung, nur nicht ohne weiteres das Moment der unbedingt größtmöglichen Schnelligkeit, wie bei der Briefpost. Das letztere ist jedoch auch für die Paketpost nicht gänzlich ausgeschlossen. Die Post bietet dem Absender die Möglichkeit, sich für seine Pakete gegen besondere Gebühr eine überdurchschnittliche Schnelligkeit der Überkunft in verschiedener Weise zu sichern.

Das Verlangen der Eilbestellung (Gebühr bei Vorausbezahlung: 40 Pf. im Orte, 90 Pf. im Landbezirke für das Paket bis 5 kg[4]) bewirkt, daß die Sendungen unmittelbar nach der Ankunft am Bestimmungsorte dem Empfänger durch einen besonderen Boten ins Haus gebracht werden, also nicht bis zur üblichen Bestellzeit liegen bleiben (§ 22 der P. O.). Ferner kann der Absender verlangen, daß sein Paket genau wie ein Brief mit der schnellsten

---

1) s. S. 60. 2) Absch. V^2 § 22a der A. D. A. f. P. u. T. 3) Vgl. Anm. 3 S. 42.

4) Zur Eilbestellung schwererer Pakete ist die Post nicht verpflichtet, zu solchen braucht nur die Adresse durch Eilboten bestellt zu werden (Gebühr: 25 Pf.), die Abholung des Pakets ist Sache des Adressaten. Gleichwohl werden, soweit angängig, auch schwerere Pakete im Wege der Eilbestellung abgetragen (§ 22 V der P.O.).

sich darbietenden Postverbindung, also auch mit Zügen Beförderung erhält, die sich sonst nur mit der Übermittelung von Briefschaften befassen. Diese „dringenden“ Pakete, die als solche zu bezeichnen sind, werden am Bestimmungsorte außerdem durch Eilboten abgetragen, falls sie nicht postlagernd adressiert sind (Gebühr: 1 M. für das Paket neben dem tarifmäßigen Porto und dem Eilbestellgeld, vgl. § 24 der P. O.).

Demnach stehen dem Absender für die Übermittlung seines Pakets 3 Grade von Schnelligkeit wahlweise zur Verfügung: die gewöhnliche Schnelligkeit, die beschleunigte Bestellung nach der Überkunft auf gewöhnlichem Wege und die Beförderung auf dem schnellsten sich darbietenden Postwege mit beschleunigter Bestellung. Je nach Art der Waren und Dringlichkeit der Lieferung kann der Absender unter diesen Schnelligkeitsgraden den gebotenen benutzen.

5. Das Moment der Sicherheit.

Die Sicherheit der Verkehrsmittel wie der Verkehrsgegenstände erheischt den Ausschluß gewisser Sendungen von der Postbeförderung, analog dem Vorgehen der Eisenbahnen[1]), mit dem die Post als deren Gast eine gewisse Übereinstimmung herbeiführen muß. Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, namentlich alle durch Reibung, Luftzudrang, Druck oder sonst leicht entzündlichen Sachen sowie ätzende Flüssigkeiten sind von der Versendung in Paketen unbedingt ausgeschlossen. Die Postanstalten können in Fällen des Verdachts, daß eine Sendung dieses Inhalts ist, vom Absender dessen Angabe verlangen und, wenn sie verweigert wird, die Annahme ablehnen. Wer derartige Sendungen dennoch, sei es unter unrichtiger Angabe oder unter Verschweigung des Inhalts aufliefert, hat neben der Haftung für allen hieraus entstehenden Schaden, nach § 367 des R. Str. G.[2]) Strafe zu gewärtigen (vgl. § 5 der P. O.).

Auch von einer weiteren Reihe von Versendungsgegenständen, die geeignet sind, andere Poststücke zu beschädigen oder das Transport-

1) Vgl. Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dez. 1908, § 54.

2) „Mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft wird bestraft:

. . . .

5a) Wer bei Versendung oder Beförderung von leicht entzündlichen oder ätzenden Gegenständen durch die Post die deshalb ergangenen Verordnungen nicht befolgt.“

geschäft zu behindern, kann die Post die Beförderung ablehnen: von Flüssigkeiten, Sachen, die dem schnellen Verderb und der Fäulnis ausgesetzt sind, unförmig großen Gegenständen und lebenden Tieren (§ 6 der P. O.). In Wirklichkeit wird jedoch von dieser Befugnis nur ganz vereinzelt Gebrauch gemacht, vielmehr besorgt die Post, wie im Teil B des näheren dargetan wird, auch den Transport solcher Gegenstände in weitem Umfange. Allerdings unterliegen solche Sendungen besonderen Bedingungen, sie sind nur „bedingt zugelassen“. Jedenfalls müssen alle Sendungen mit einem Inhalt, der andere beschädigen könnte, so verpackt sein, daß eine solche Beschädigung ferngehalten wird.

Auf die sichere Überkunft der bedingt zugelassenen Sendungen haben die Postanstalten besonders zu achten; sie sollen diese nach Möglichkeit vor Beschädigung und Verderb bewahren und verhindern, daß sie andere Pakete beschädigen, wenn sie z. B. Feuchtigkeit absetzen. Zu diesem Zwecke werden derartige Sendungen unterwegs angehalten, unter Zeugen amtlich eröffnet und nötigenfalls neu verpackt[1]), oder der Inhalt wird, wenn die Weitersendung des bevorstehenden Verderbs halber nicht tunlich erscheint, zugunsten des Absenders meistbietend verkauft, während verdorbener Inhalt vernichtet wird (Ausf. Best. der Postverw. zu § 6^{II} der P. O., vgl. Abschn. V 1 der A. D. A. f. P. u. T.).

Alle übrigen Arten von Versendungsgegenständen sind zur Beförderung mit der Paketpost unbeschränkt zugelassen, vorausgesetzt, daß ihre Zuführung zu dem Bestimmungsorte nach den vorhandenen Postverbindungen und Postbeförderungsmitteln möglich ist (§ 5 der P. O.). Es besteht sogar eine gesetzliche Transportpflicht der Post für Sendungen, deren Beschaffenheit den Bestimmungen der Postordnung entspricht (vgl. § 3 des P. G.). Doch muß die Post im Interesse der gesicherten, unverletzten Überkunft auch allgemein gewisse Bedingungen hinsichtlich der Verpackung und des Verschlusses der Pakete stellen.

Die Verpackung soll nach Maßgabe der Beförderungsstrecke, des Umfangs der Sendung und der Beschaffenheit des Inhalts haltbar und sichernd eingerichtet sein[2]).

1) Wegen der entstehenden Verpackungskosten s. S. 48.

2) Im einzelnen vgl § 15 der P. O.

Der Verschluß soll auf alle Fälle verhüten, daß ohne dessen Beschädigung oder Eröffnung dem Inhalte beizukommen ist.[1])

Werden diese Bedingungen von den Absendern erfüllt, so kann auf unverletzte Überkunft der Pakete mit ziemlicher Sicherheit gerechnet werden. Die Post tut hierzu das ihre; hat sich z. B. unterwegs der Verschluß einer Sendung gelöst, so daß der Inhalt gefährdet erscheint, so wird dieser unter Zeugen amtlich festgestellt und demnächst, gegen Einziehung der entstandenen Verpackungskosten, neu verpackt (§ 35 der P. O.). Für die sichere Überkunft der kleineren Pakete sorgt deren Beförderung in Paketsäcken, und die kleinsten Sendungen, bis etwa zur Größe einer Faust, werden der Sicherheit halber zusammen mit den Briefschaften in den Briefbeuteln verpackt und befördert.

Tatsächlich sind die Fälle von Verlust oder Beschädigung von Paketsendungen im Verhältnis zu deren Gesamtzahl erfahrungsmäßig selten.[2]) Für solche Fälle übernimmt die Post gesetzlich die Gewähr. Laut §§ 6 und 9 des P. G. leistet die Postverwaltung dem Absender im Falle reglementsmäßiger Einlieferung Ersatz, wenn ein Paket während der Postbeförderung in Verlust gerät oder sein Inhalt beschädigt bzw. vermindert wird oder durch eine verzögerte Beförderung oder Bestellung verdorben ist bzw. seinen Wert bleibend ganz oder teilweise verloren hat, und zwar in Höhe des wirklich erlittenen Schadens, jedoch höchstens 3 M. für jedes Pfund der ganzen Sendung, wobei Paketteile unter 1 Pfund für 1 Pfund gerechnet werden. Die Ersatzpflicht der Post tritt aber nur im Falle reglementsmäßiger Einlieferung ein, d. h. bei Erfüllung der vorbeschriebenen Bestimmungen der P. O. über Verpackung, Verschluß, Aufschrift usw. Sendungen, die diesen Vorschriften nicht entsprechen, schließt die Post zwar nicht grundsätzlich von der Beförderung aus, sie nimmt sie aber nur bei dem Verzichte des Absenders auf Ersatzleistung an, den er durch den Vermerk „Auf meine Gefahr“ auf der Sendung auszudrücken hat. Voraussetzung ist immer, daß aus der Beförderung solcher mangelhaft verpackten

1) Im einzelnen vgl. § 16 der P. O.

2) Eine erreichbare Statistik hierüber liegt für das Reich nicht vor. In Bayern kamen auf 10,8 Millionen gew. Pakete 1755 Fälle von Verlust oder Beschädigung, in Württemberg auf 5,96 Millionen 586 Fälle von Verlust, 304 von Beschädigung (1907).

oder verschlossenen Pakete für die Sicherheit anderer Postgüter oder für die Ordnung des Dienstbetriebs kein Nachteil zu befürchten ist. Auch verbleibt dem Absender die Haftung für jeden etwa doch entstehenden Schaden (§ 27 der P. O.). Ebensowenig findet ein Ersatz seitens der Post statt, wenn die Beschädigung, der Verlust oder die verzögerte Beförderung oder Bestellung durch eigene Fahrlässigkeit des Absenders, durch die unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses oder durch die natürliche Beschaffenheit des Inhalts herbeigeführt worden ist (§ 6 des P. G.). Sobald aber der Fall der postseitigen Ersatzpflicht vorliegt, findet die Ersatzfrage erfahrungsgemäß glatte und rasche Erledigung.

Wie bei dem Momente der Schnelligkeit dem Absender gewissermaßen eine Schnelligkeitsstaffel mit verschiedenen Stufen zur Wahl steht, so bietet ihm die Post auch die Möglichkeit, sich eine überdurchschnittliche Sicherheit nach verschiedenen Richtungen hin zu erwerben. Daß ein Bedürfnis hierzu vorliegt, ergibt sich ohne weiteres aus dem Postgüterverkehr als Kleinverkehr, der sich der Natur der Sache nach auf mehr oder weniger hochwertige Gegenstände erstreckt. Der Absender wird seine Waren im Einzelfalle, sei es dem unbekannten Empfänger, sei es der Post gegenüber, besonders sichern wollen, und für beide Wünsche bietet die Post Wege zur Erfüllung.

Legt der Absender Wert darauf, über die richtige Ankunft seines Pakets bei dem Empfänger dessen schriftliches Anerkenntnis zu erhalten, so braucht er jenes nur mit dem Vermerke „gegen Rückschein“ zu versehen. Alsdann erhält der Adressat die Sendung nur gegen Vollziehung einer Quittung ausgehändigt, die der Absender seitens der Post unverzüglich zugestellt erhält (Gebühr: 20 Pf.). Die Verweigerung der Quittungsleistung durch den Empfänger gilt als Annahmeverweigerung (§ 26 der P. O.).

Viel öfter liegt dem Absender mehr daran, Zug um Zug bei Aushändigung seiner Ware den Gegenwert in bar zu erhalten. Auch diesen Auftrag übernimmt die Post auf Wunsch des Absenders im Wege des Nachnahmeverfahrens, indem sie das Paket nur gegen Erlegung des auf ihm vermerkten Nachnahmebetrags (im Höchstfalle 800 M.) aushändigt und diesen dem Absender, der übrigens über die Einlieferung der Sendung eine Bescheinigung erhält, unverzüglich nach der Einziehung übermittelt (Gebühr: außer dem

Paketporto 10 Pf. Vorzeigegebühr und die Postanweisungsgebühr für den eingezogenen Betrag, von dem sie bei der Übersendung in Abzug gebracht wird). Dabei gewährt die Post, sofern der Absender nicht durch den Vermerk „sofort zurück“ gegenteilige Bestimmung trifft, dem Adressaten auf Wunsch eine Einlösungsfrist von 7 Tagen vom Tage nach dem Eingange des Pakets ab, nach deren Verlauf sie es ihm nochmals anbietet[1]), oder sie sendet es sogleich nach der 1. Vorzeigung zurück oder nach einem anderen Orte nach usw.[2]) (§ 19 der P. O.). 7,44 Proz. aller inländischen Pakete waren 1907 mit Nachnahme belastet.[3])

Auch der Post gegenüber ist der Absender sich ein überdurchschnittliches Maß von Sicherheit für sein Paket auszubedingen in der Lage, dessen Wirkung in der erhöhten Haftpflicht der Post zum Ausdruck kommt.

Die Einschreibung der Pakete (Gebühr: 20 Pf.; § 13 der P. O.) bewirkt, daß diese im Postbetriebe besonders gebucht und während der Beförderung — im Gegensatz zu den gewöhnlichen Paketen — überall der Stückzahl nach nachgewiesen werden. Über die Einlieferung wird eine Bescheinigung erteilt, und die Aushändigung geschieht gegen Quittung. Für eingeschriebene Sendungen leistet die Post ohne Rücksicht auf den Wert des Inhalts im Verlustfall einen Ersatz von 14 Talern = 42 M. (§ 10 des P. G.). Diese Bestimmung gilt indessen nur bei Verlust der ganzen Sendung, bei Beschädigung oder Inhaltsverminderung eines eingeschriebenen Pakets kommen die für gewöhnliche Pakete bestehenden postgesetzlichen Haftpflichtvorschriften in Anwendung. Um auch in dieser Beziehung gegen jeden Schaden gesichert zu sein, bedarf es der Wertangabe, des höchsten Grades der Sicherheit, für die neben dem tarifmäßigen Porto eine Versicherungsgebühr von 5 Pf. für je 300 M. des angegebenen Werts, mindestens 10 Pf., erhoben wird (§ 2 der Posttaxnovelle vom 17. Mai 1873). Wertsendungen sind mit einer genügenden Anzahl von Siegelabdrücken mittels desselben Petschafts zu verschließen, sodaß dem Inhalt ohne sichtbare Beschädigung der Umhüllung oder der Siegelabdrücke nicht beizukommen ist (§ 16 der P. O.). Der angegebene Wert soll den gemeinen Wert der Sendung nicht übersteigen. Bescheinigung über die Einlieferung und Aushändigung gegen Quittung wie bei Einschreibpaketen (§ 14 der P. O.). Für Verlust oder Beschädigung von Wertpaketen, deren Gewicht genau nach g festgestellt wird, während gewöhnliche und eingeschriebene Pakete nur nach ganzen und halben kg gewogen werden, leistet die Post nach §§ 6 und 8 des P. G. vollen Ersatz, bei dessen Feststellung der Betrag der Wertangabe zugrunde gelegt wird. Mehr als den gemeinen Wert der verlorenen oder beschädigten Sache hat die Post aber nicht zu ersetzen.

1) Etwa bei der Hälfte aller Nachnahmen wird hiervon Gebrauch gemacht.
2) Vgl. S. 54. 3) Vgl. S. 58.

Je nach Art und Wert der Waren einerseits und nach Art seiner Geschäftsverbindung mit dem Adressaten andererseits kann der Absender nach Vorstehendem die geeignete Wahl der gewöhnlichen oder der überdurchschnittlichen Sicherheit mit ihren verschiedenen Abstufungen im Einzelfall unterschiedlich treffen.

6. Das Moment der Bequemlichkeit.

Die Aufgabe der Post in der Vermittlung des Kleingüterverkehrs könnte ungeachtet der Attribute: billig, regelmäßig, schnell und pünktlich sowie sicher, nicht als genügend gelöst gelten, wenn der Benutzung ihrer Einrichtung nicht auch der weitere Vorzug der Bequemlichkeit zuerkannt werden könnte. Neben den angezogenen Eigenschaften ist das Moment der Bequemlichkeit für den Kleingüterverkehr unerläßlich, da dieser viel mehr zersplittert ist als der Großgüterverkehr auf Schienen- und Wasserwegen; denn er setzt sich aus einer großen Menge von Transportakten zusammen, für deren zahlreiche, über das ganze Reich verteilte Urheber, die Absender und Empfänger, in viel höherem Maße als die weit geringere Zahl der Auflieferer und Bezieher von Massengütern es ein Erfordernis ist, daß ihnen die Benutzung der Organisation des Kleingüterverkehrs in bequemer und leichter Weise möglich ist.

Da der Kleingüterverkehr nicht, wie der Massenverkehr, die ihm nötigen Kommunikationsmittel ohne weiteres findet, sondern auf organisatorische Einrichtungen zur Sammlung und Vereinigung der einzelnen Verkehrsobjekte zu größerer Menge angewiesen ist[1]), so muß zunächst diese Sammlung in bequemer Weise vor sich gehen. Der Kleingüterverkehr bedingt ein dichtes Netz von Sammel- bzw.

1) Sax I S. 223.

Annahmestellen, die dem Absender die Einlieferung der Sendungen bequem ermöglichen müssen.

Dieser Anforderung kommt die Post in Stadt und Land durch ein einheitlich über das Reich verzweigtes Annahmesystem nach. In der Stadt und den verschiedenen Stadtteilen sowie in den größeren Landgemeinden bieten die einzelnen Postanstalten (1907: 15190)* reichliche Gelegenheit zur Einlieferung während der üblichen, sich meist über den ganzen Tag ausdehnenden Schalterstunden. Auch außerhalb der Schalterzeit wird, sofern ein Beamter im Postamt dienstanwesend ist, gegen eine besondere Gebühr von 20 Pf. Gelegenheit zur Auflieferung von Paketen gegeben (§ 30^{VIII} der P. O.). Weiter nehmen die mit Handwagen oder Fuhrwerk ausgestatteten Paketbesteller werktäglich auf ihren Bestellgängen in den Straßen gewöhnliche Pakete gegen 10 Pf. Nebengebühr für das Stück an. Zu diesem Zwecke führen sie ein besonderes Annahmebuch bei sich, in das sie solche Sendungen einzutragen haben, und der Einlieferer ist berechtigt, sich von der Eintragung zu überzeugen oder sie selbst zu bewirken. Gegen die gleiche Gebühr holt die Post in der Stadt auf Wunsch gewöhnliche Pakete auch aus der Wohnung ab: eine unfrankierte Bestellkarte an die betr. Postanstalt genügt, um dem Absender diese bequemste Art der Einlieferung zu ermöglichen (§ 29^{III} der P. O.).

Auf dem platten Lande, wo sich die Einrichtung von Postanstalten nicht lohnt, ist die Post gleichfalls für bequeme Einlieferungsgelegenheiten besorgt. Die Landbriefträger haben die Ortschaften stets in derselben Reihenfolge zu begehen und ihre Anwesenheit in den Landorten durch wiederholte Zeichen auf der ihnen gelieferten Signalpfeife ersichtlich zu machen. Hierdurch erhalten die Landbewohner regelmäßige und bequeme Gelegenheit, dem Landbriefträger ihre Pakete mitzugeben, die er in gleicher Weise wie der Paketbesteller durch ein Annahmebuch nachzuweisen hat (§ $29^{III \text{ u. } IV}$ der P. O.). Um jedoch dem Landbewohner ebenso wie dem Städter auch Gelegenheit zur völlig kostenfreien Einlieferung seiner Pakete — die Mitgabe an den Landbriefträger kostet für ein Paket bis 2½ kg 5 Pf., bei höherem Gewicht 20 Pf. Nebengebühr — zu geben, ist die Einrichtung der Posthilfstellen getroffen. Die Post betraut einen geeigneten Ortseinwohner u. a.

* In Bayern 3130, in Württemberg 826.

mit der Annahme der gewöhnlichen Pakete, die der Landbriefträger von ihm regelmäßig abholt. Auch Wert- und Einschreibpakete kann der Landbewohner bei dem Posthilfstelleninhaber niederlegen, doch ist dies lediglich Vertrauenssache dem letzteren gegenüber; die Haftpflicht der Post beginnt bei solchen Sendungen erst mit der Übernahme durch den Landbriefträger. Für die Niederlegung der Sendungen bei den Posthilfstellen (1907 in 18663 Landorten*), die gleichfalls Annahmebücher führen, ist keinerlei Gebühr zu erlegen (§ 29^{VIII} der P. O.).

Die vorbeschriebenen Bestimmungen über Aufschrift, Verpackung und Verschluß der Pakete sind wohl durchgängig so einfach und leicht einzuhalten, daß sie dem Momente der Bequemlichkeit keinerlei Abbruch tun.

Zur Bequemlichkeit bzw. Beweglichkeit des Verkehrs trägt ferner bei, daß die Post dem Absender freistellt, Porto und Bestellgebühr — von den Ausnahmen der dringenden Pakete und der Pakete gegen Rückschein abgesehen — selbst zu bezahlen oder vom Empfänger, unter Zuschlag der geringen Gebühr von 10 Pf. für unfrankierte Pakete bis 5 kg, bei der Aushändigung einziehen zu lassen (§ 50 der P. O.). In diesen Zusammenhang gehört auch die dem Absender gewährte Möglichkeit, sein Paket, solange es dem Empfänger noch nicht behändigt ist, unter Beobachtung gewisser Formalitäten zurückzuverlangen, die Aufschrift abändern zu lassen und den Nachnahmebetrag abzuändern oder zu streichen, wobei unter Umständen sogar das Porto zurückvergütet wird (§ 33 der P. O.).

Wie bei der Annahme, so trägt die Post auch bei Aushändigung der Sendungen der Forderung der Bequemlichkeit Rechnung. Wenn es der Dienst einigermaßen zuläßt, kann der Adressat schon an einem Unterwegsorte gegen genügenden Ausweis die erwartete Sendung ausgehändigt erhalten (§ 34 der P. O.). Am Bestimmungsorte selbst steht es dem Adressaten frei, sich die Pakete gegen Zahlung der Bestellgebühren[1]) ins Haus bringen zu lassen[2]) oder ein für allemal vom Postamt abzuholen bzw. abholen

* in Bayern an 1882, in Württemberg an 282 Landorten.

1) Vgl. S. 41/42.

2) Wo die Landbestellung ohne Fuhrwerk stattfindet, werden allerdings nur Pakete bis 5 kg abgetragen, zu schwereren Sendungen nur die Adressen, und zwar kostenlos. Die Abholung der Pakete selbst liegt dem Adressaten ob.

zu lassen (§§ 36 und 42 der P. O.). Auch wenn er nicht von der ständigen Abholung Gebrauch macht, kann er eine Sendung im Einzelfalle an Postamtsstelle abfordern, z. B. an Sonn- und Festtagen, an denen eine Bestellung nicht stattfindet und der Empfänger vielleicht Wert darauf legt, in den Besitz eines erwarteten Pakets zu gelangen. Dessen Adressierung als „postlagernd“ bewirkt, daß es 1 Monat lang am Schalter zur Abholung für den Empfänger bereit gehalten wird[1]) (§ 41 der P. O.).

Schließlich sendet die Post auf Wunsch des Absenders oder Adressaten die Sendungen nach, und, wenn sie unbestellbar werden oder die Annahme verweigert wird, holt sie die Bestimmung des ersteren ein, ob die Bestellung nochmals versucht werden soll oder an eine zweite und darauf an eine dritte Person, sei es auch an einem anderen Orte, gewünscht wird, oder ob der Absender das Paket zurückverlangt (§§ 44 und 45 der P. O.). Der getroffenen Bestimmung kommt sie, gegen Zahlung der weiter entstehenden Beförderungsgebühren und einer Schreibgebühr von 20 Pf. für die Unbestellbarkeitsmeldung, genau nach. Auf diese Weise ist wohl für alle vorkommenden Fälle den Absendern und Empfängern die geeignete Verfügung über die Sendungen in bequemer Weise möglich.

b) Auslandsverkehr.

1. Allgemeines.

Im Postgüterverkehr nach und von dem Ausland ist zwischen Postpaketen und Postfrachtstücken zu unterscheiden.

Postpakete sind die eigentlichen postmäßigen Sendungen im Gewichte bis 5 kg — im Verkehr mit Abessinien, Bolivien, Brasilien und Uruguay nur bis 3 kg —, die auf Grund des internationalen Vertrags, betr. den Austausch von Postpaketen vom 26. Mai 1906[2]), nebst Vollzugsordnung von den Postverwaltungen (in Belgien, Frankreich und Spanien von Eisenbahngesellschaften) befördert werden. In dem Vertrage sind die Tarif- und Versendungsbestimmungen für den Postpaketverkehr zwischen folgenden Ländern vereinbart: Deutschland mit seinen Schutzgebieten, Argentinien, Österreich-Ungarn[3]),

1 Nachnahmepakete nur 7 Tage, lebende Tiere nur 2 × 24 Stunden (vgl. auch S. 82). 2) R. G. Bl. 1907, Nr. 41.

3 Für den Paketverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn

Belgien, Bolivien, Bulgarien, Chile, Columbien, Kreta, Dänemark mit Kolonien, Ägypten, Spanien, Frankreich mit Algier und Kolonien, Griechenland, Guatemala, Britisch-Indien, Italien mit Kolonien, Japan, Luxemburg, Montenegro, Norwegen, Niederlande mit Kolonien, Peru, Persien, Portugal mit Kolonien, Rumänien, Rußland, Serbien, Siam, Schweden, Schweiz, Türkei, Uruguay und Venezuela. — Mit den übrigen Ländern bestehen zumeist Sonderverträge, deren Bestimmungen denen des internationalen Vertrags möglichst nachgebildet sind.

Postfrachtstücke sind die über 5 bzw. 3 kg bis höchstens 50 kg schweren Sendungen, deren Beförderung innerhalb Deutschlands die Post übernimmt, auf fremden Gebieten aber vielfach nur durch Vermittlung von Eisenbahn- und Schiffsgesellschaften und Spediteuren geschieht; diese stellen die bis zum Bestimmungsorte weiterbeförderten Sendungen gewöhnlich bei ihren Agenturen daselbst den Adressaten zur Verfügung. Die Tarif- und Versendungsbedingungen für den Postfrachtstückverkehr beruhen auf Einzelverträgen mit den beteiligten Postverwaltungen, Eisenbahn- und Schiffsunternehmern und Spediteuren. Die Deutsche Post hat zahlreiche derartige Verträge abgeschlossen, sodaß die Versendung von Postfrachtstücken heute nach einer ganzen Reihe von Ländern möglich ist. Die Versendung verursacht aber dem Absender wegen der verschiedenen beteiligten Verkehrsunternehmungen, zumal nach überseeischen Ländern, verhältnismäßig hohe Gebühren, mancherlei Nebenkosten, Verspätungen und Umständlichkeiten. Die Deutsche Post weist daher in dem amtlichen Paketposttarif[1]) ausdrücklich darauf hin, daß es im Interresse des Absenders liege, die Sendungen durch Teilung des Inhalts so einzurichten, daß sie als Postpakete befördert werden können, und die Postbeamten sollen die Absender auf diese Zweckmäßigkeit der Zerlegung, die im inneren Verkehr ohne Zutun der Postverwaltung so vielfach geübt wird, für den Auslandsverkehr besonders hinweisen.

Die für den Postpaketverkehr in dem internationalen Vertrage vereinbarten Verkehrsbedingungen sind bedeutend günstiger. Im großen ganzen sind sie den innerdeutschen Bestimmungen nachge-

gelten die Taxen und Versendungsbedingungen des innerdeutschen Verkehrs auf Grund des Vertrags vom 3. April 1878; vgl. auch S. 37.

1) S. 96 a. a. O.

bildet wie überhaupt die Entstehung des internationalen Paketaustauschs auf deutsche Anregung zurückzuführen ist. Es kann daher an dieser Stelle mit einem kurzen Hinweis auf die Bestimmungen bewenden.

2. Das Kostenmoment.

Auch für den internationalen Paketverkehr ist der Grundsatz der Einheit des Portos durchgeführt. Die Postverwaltung des Ursprungslandes eines Pakets hat an jede bei der Landbeförderung beteiligte Verwaltung sowie an das Bestimmungsland eine Gebühr von 50 Cts. zu vergüten, an jede bei der Seebeförderung beteiligte Verwaltung eine Gebühr von 25 Cts. bis zu 500 Seemeilen Beförderungsstrecke, 50 Cts. über 500—2500, 1 Frc. über 2500—5000, 1 Frc 50 Cts. über 5000—8000 und 2 Frcs. über 8000 Seemeilen, für Pakete bis 1 kg aber höchstens 1 Frc. Das Porto für Postpakete nach dem Auslande setzt sich daher zusammen aus einer Gebühr, die so viel mal 50 Cts. oder den gleichen Wert in der Währung des Landes beträgt, als Verwaltungen an der Landbeförderung teilnehmen, zuzüglich der Seetransitgebühren. Für sperrige Pakete, die übrigens nicht alle Länder zulassen, wird das Gesamtporto um 50 Proz. erhöht (Art. 3, 5 und 6 des Vertrags). Andere Gebühren dürfen die Postverwaltungen für die Paketbeförderung nicht erheben, sofern nicht besondere Ausnahmen im Vertrage zugelassen sind (Art. 11).

3. Die übrigen Momente.

Wie im Inlande, so hat der Absender auch bei Auslandspaketen bestimmte Förmlichkeiten bei der Adressierung zu erfüllen, um eine unverzögerte Beförderung sicherzustellen (V der Vollz. Best.). Eine überdurchschnittliche Schnelligkeit in der Überkunft vermag er durch das Verlangen der Eilbestellung zu erreichen (Gebühr 50 Cts., Art. 9).

Für die Sicherheit sorgen, wie im Inlande, der Ausschluß gefährlicher Sendungen von der Beförderung (Art. 14), ferner Vorschriften über Verpackung und Verschluß (V der V. O.) und die postseitige Übernahme der Garantie für unverletzte und richtige Überkunft der Pakete (Ersatzbetrag 25 Frcs. im Höchstfalle; Art. 15). Auch das Verfahren des Rückscheins (25 Cts., Art. 5) und der Nachnahme (Höchstbetrag bei den einzelnen Ländern schwankend zwischen 500 und 1000 Frcs., Gebühr 20 Cts. für je 20 Frcs. Nachnahme; Art. 8), ist für Auslandspakete, allerdings nicht nach allen Ländern, zugelassen; ebenso der höchste Grad der Sicherheit, die Wertangabe, deren Höchstbetrag (nicht unter 500 Frcs.) jedem Lande festzusetzen überlassen bleibt (Versicherungsgebühr 5 Cts. für je 300 Frcs. Wert für jede am Landtransit und 10 Cts. für jede am Seetransit teilnehmende Verwaltung; Art. 5).[1]

Für bequeme Ausgestaltung des Paketverkehrs nach dem Ausland ist gleichfalls nach Möglichkeit gesorgt. Zwar ist es Sache des Absenders, sich genau zu erkundigen, ob die zu versendenden Gegenstände in das Bestimmungsland eingeführt und durch die etwaigen Zwischenländer durchgeführt werden dürfen.[2] Doch gibt der amtliche deutsche Paketposttarif (350 Seiten) eingehende Auskunft sowohl hierüber, wie über die für jedes einzelne Bestimmungsland sich ergebenden Taxen, seine Zollformalitäten und seine Sonderbestimmungen, die es auf Grund des internationalen Vertrags getroffen hat, als Ausschluß oder Beschränkungen in der Zulassung von sperrigen Paketen, von Wert- und Nachnahmesendungen, von schriftlichen Mitteilungen auf der Paketadresse u. a. m. Über alle diese Fragen vermag sich der Absender bequem und kostenlos am Schalter jedes Postamts auf Grund des Paketposttarifs jederzeit zu informieren. — Die Möglichkeit, abgegangene Sendungen nachträglich zurückzuerlangen, sowie den Nachnahmebetrag zu ermäßigen oder zu streichen, besteht ebenso wie im Inland (Art. 12), auch entsprechen die Vorschriften über die Nachsendung und die Behandlung der unbestellbaren Pakete in der Hauptsache den innerdeutschen Vorschriften (Art. 13 und XIV und XV der V. O.). Schließlich besorgt die Deutsche Post auf Wunsch des Absenders oder Empfängers von Auslandspaketen die Zollförmlichkeiten: der Absender kann verlangen, sein Paket dem Empfänger frei von Zollgebühren zuzustellen, welche die Post alsdann nachträglich vom ersteren einzieht (VIII der V. O.); der Empfänger kann die Post mit seiner Vertretung bei der amtlichen Verzollung beauftragen, wofür die Gebühr einschließlich der Zustellung des Pakets 25 Cts. nicht überschreiten darf (Art. 7).

1) Für die Versendung hochwertigster Waren kleinen Umfangs bis zu 1 kg haben eine Reihe von Staaten, unter anderen Deutschland, die Einrichtung der „Kästchen mit Wertangabe" vereinbart (Übereinkommen vom 26. Mai 1906, R. G. Bl. 1907, Nr. 41).

2) S. 6 des Paketposttarifs.

Wenn auch die Verkehrsbedingungen für den internationalen Paketaustausch in den einzelnen Momenten nicht die einheitliche straffe Durchführung zeigen, wie im innerdeutschen Verkehr, vielmehr die Vorbehalte und Sonderbestimmungen und insbesondere die verschiedenartigen Zollvorschriften und Zollformalitäten[1]) den Auslandspaketverkehr noch in unerwünschter Weise erschweren, so kann doch die Aufgabe, auch für den Kleingüterverkehr nach und von dem Ausland eine billige, regelmäßige, schnelle und pünktliche, sichere und dabei bequeme Organisation zu schaffen, durch den internationalen, auf deutschem Muster aufgebauten Paketpostdienst wenigstens in den Grundzügen als gelöst gelten.

B. Besonderer Teil.

I. Der durch die Post vermittelte Warenverkehr.

a. Statistisches und allgemeines.

Sofern noch Zweifel bestehen könnten, ob die Post ihre Aufgabe, den Kleingüterverkehr billig, regelmäßig, schnell und pünktlich, sicher und dabei bequem zu vermitteln, in zufriedenstellendem Maße löst, so wird ein Blick auf den gewaltigen Umfang dieses Verkehrs, wie er sich aus nachstehenden statistischen Angaben für 1907 ergibt, diese Zweifel beheben können; denn man wird von diesem Umfang auf die Beliebtheit der Einrichtung des Postgüterverkehrs und damit auf die Vollwertigkeit seiner Leistungen schließen können.

Die Zahl der innerhalb des Reichspostgebiets beförderten Pakete betrug 1907:

185330881 mit einem Gesamtgewicht von 738953200 kg,
darunter: 1448593 Stück unter „Einschreiben" = 0,78 Proz.,
2549381 „ mit Wertangabe = 1,38 „
(Gesamtbetrag des Werts: 7595 Millionen M.)
13781048 Stück mit Nachnahme = 7,44 „ .

Hierzu kommen:

1) Nach Grunzel (S. 296), hängt die Zunahme des internationalen Paketverkehrs weniger von der Ermäßigung der Tarifsätze als von der Erleichterung der Zollformalitäten ab, die eben noch nicht überall so einfach seien, daß der Empfänger die Sendung ohne weiteres gegen Zahlung einer richtig und mäßig bemessenen Zollgebühr zugestellt erhält.

aus dem Reichspostgebiete nach Bayern und Württemberg:
9966546 Pakete,
nach dem Reichspostgebiete von Bayern und Württemberg:
10344981 Stück,

im inneren bayrischen Verkehr:	11100428 Stück,
„ „ württemberg. „	5584259 „ ,
im Wechselverkehr zwischen Bayern u. Württemberg:	1859738 „ ,

sodaß die Gesamtzahl der 1907 innerhalb des Deutschen Reiches beförderten inländischen Postpäckereien
224186833 Stück
beträgt.

Der Auslandspaketverkehr* setzt sich zusammen:

nach Deutschland vom Auslande:

ins Reichspostgebiet	6485751	Stück,
nach Bayern	942883	„
nach Württemberg	242028	„
zusammen	7670662	Stück;

aus Deutschland nach dem Auslande:

aus dem Reichpostgebiet	11322546	Stück,
aus Bayern	1089378	„
aus Württemberg	632208	„
zusammen	13044132	Stück.

Die deutschen Posten haben demnach 1907 insgesamt fast 245 Millionen Pakete befördert, wobei die aus anderen Ländern im Durchgange durch Deutschland nach andern Ländern beförderten Pakete noch nicht mit berücksichtigt sind. Welche gewaltigen Werte mögen diese Sendungen nach ihrem Inhalte darstellen, wenn allein bei den 4,6 Millionen darunter befindlichen Wertsendungen der angegebene Wert insgesamt rund 9 Milliarden M. beträgt! Welch beispiellose Verkehrszunahme liegt in den heutigen 245 Millionen Paketen gegenüber den etwa 40 Millionen im Jahre 1870!

Man wird den Hauptteil dieses Verkehrs sicherlich auf „kaufmännische Warenpakete" rechnen können; nur auf diese Weise ist überhaupt die immense Steigerung des Postgüterverkehrs seit Einführung des billigen Einheitstarifs zu erklären, da die Familien- und

* Wie sich der Auslandspaketverkehr Deutschlands auf die einzelnen Länder verteilt, ergibt die Anlage 2, vgl. S. 115/116.

persönlichen Beziehungen seit jener Zeit unmöglich einen derartigen Aufschwung genommen haben können.[1])

Wenn im folgenden über den Inhalt der Warenpakete, über die Benutzung der Post durch die verschiedenen Produktionszweige für ihren Warenversand eine Darstellung zu geben versucht wird, so kann diese auf die Epitheta erschöpfend und umfassend nicht Anspruch machen. Mehr oder weniger sind es alle Zweige des vielseitigen wirtschaftlichen Lebens, die Grobindustrien ausgenommen, die sich zur Beförderung, sei es ihrer Rohprodukte oder Hilfsprodukte oder fertigen Waren, in größerem oder geringerem Umfange der Post bedienen. Ihre Einzelaufzählung, die wohl kaum vollständig sein könnte, würde des näheren Interesses entbehren. Es kommt hier vielmehr darauf an, zu beleuchten, welche Industrien vorzugsweise nach ihrer ganzen Eigenart beim Versand ihrer Waren auf den Postgüterverkehr mit seinen geschilderten speziellen Vorzügen angewiesen sind und an ihm demzufolge in größerem Umfang und systematisch teilnehmen. Über diesen Postgüterverkehr ein Bild zu geben, soll die Aufgabe des folgenden Abschnitts sein.

Allerdings waren auch hierin dem Verfasser von vornherein gewisse Grenzen gesetzt. Wie bereits in der Einleitung erörtert, mangelt es gänzlich an statistischen Unterlagen für die Materie. Um neben den Beobachtungen der Praxis und den sporadischen Mitteilungen in der Literatur und Fachpresse weitere Angaben zu gewinnen, ist versucht worden, die Handelskammern im Reiche für die Sache zu interessieren, mit dem Erfolge, daß von den 155 Kammern nur 30 für ihre Bezirke mit Unterlagen dienen konnten, während 60 sich ablehnend verhielten und die übrigen 65 sich der Antwort enthielten. Die Mehrzahl der ablehnenden Kammern erklärte, geeignetes Material nur nach einer umfangreichen Enquete bei den Firmen ihres Bezirks liefern zu können, zu der sie nicht in der Lage seien. Insbesondere aber seien die Firmen kaum geneigt, über ihren Warenversand durch die Post Auskunft zu erteilen, da Bezugs- und Absatzgebiete jedes einzelnen Geschäfts mit seinem Gedeihen besonders eng verknüpft seien und daher auch besonders diskret behandelt werden müßten. Spielt hiernach vonseiten der

1) Hull, S. 35.

beteiligten Firmen die Frage des Geschäftsgeheimnisses in die Angelegenheit herein, so ließ es andererseits die Rücksicht auf das Briefgeheimnis der Post dem Verfasser untunlich erscheinen, etwa die Hilfe der Postanstalten für seine Zwecke in Anspruch zu nehmen. Bei der strengen Auffassung des Begriffs „Briefgeheimnis“ bei der Reichspost, die jedwede Angabe an dritte (außer an Absender und Empfänger) darüber verbietet, ob und zwischen welchen Personen, Firmen usw. Postsendungen gewechselt werden, die z. B. selbst dem Zeitungsverleger die Namen der auswärtigen Bezieher seiner Zeitung grundsätzlich vorenthält, war auf Erlangung vollzähligen Materials auch auf diesem Wege kaum zu rechnen, ganz abgesehen davon, daß es sich hierbei um etwa 15000 Postanstalten allein im Reichspostgebiet handeln und eine derart umfangreiche, kostspielige und dabei in ihrem Erfolge zweifelhafte Enquete private Kräfte übersteigen würde.

Unter diesen Umständen beschränken sich die nachstehenden Ausführungen darauf, unter bestmöglicher Verwertung des erreichbaren Materials die einzelnen bemerkenswerten Abschnitte des Postgüterverkehrs als Warenverkehr herauszuheben, ohne auch hierbei auf Vollständigkeit im einzelnen Anspruch erheben zu können.

Die einzelnen Angaben beruhen, soweit eine besondere Quellenangabe nicht vermerkt ist, auf den Mitteilungen der betr. Handelskammern und auf postfachmännischen Beobachtungen aus der Praxis.

b. Die beteiligten Produktionszweige.

1. Gebrauchs- und Luxusgegenstände.

α. Die Edelmetall-, Schmuckwaren- und Uhrenindustrie und ähnliche Gewerbe.

Den hochwertigsten Sachentransport im Kleinverkehr bedingt die Edelmetall-, Schmuckwaren- und Uhrenindustrie. Diese findet in dem Postpaketverkehr — für kleine Einzelsendungen auch im Briefverkehr — und zwar mit den höheren Graden der Sicherheit, der Einschreibung und Wertangabe, die allein geeignete Versendungsform für ihre Erzeugnisse, von der sie in weitestem Umfange Gebrauch macht.

Im Geschäftsgebäude der Gold- und Silberscheideanstalt zu Frankfurt (Main) ist ein besonderes Postbureau eingerichtet zur An-

nahme der von der Anstalt eingelieferten Pakete mit den fertigen Barren Edelmetalls.

Von den Verarbeitungsstätten der Edelmetalle aus erstreckt sich der Postversand nach allen Teilen des In- und Auslands. Pforzheims[1]) berühmte, hauptsächlich für den Weltmarkt arbeitende Fabrikation von Bijouteriewaren, in etwa 550 Gold- und Silberwarenfabriken mit 250 Hilfsgeschäften und insgesamt 11000 Arbeitern[2]), gab nach der amtlichen Druckschrift über die Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens in Baden während des 25jährigen Zeitraums von 1872—1896[2]), im Jahre 1895 etwa 328000 Sendungen mit Bijouteriewaren zur Post auf:

113000 Pakete mit Wertangabe,
35000 Briefe „ „
160000 Einschreibbriefe und
20000 gewöhnliche Pakete.

Davon waren 49581 Wertpakete für das Ausland bestimmt, besonders Südamerika und den Orient. Für das Jahr 1907 wird man die Post-Bijouteriesendungen Pforzheims bei der Gesamtsteigerung seines Postverkehrs seit 1895 um über 100 Proz. sicherlich mit rund 600000 annehmen können.

Hanau und Schwäbisch-Gmünd, letzteres mit über 100 Groß- und Kleinbetrieben des Gold- und Silberschmiedegewerbes, gelten nächst Pforzheim als Hauptproduktionszentren der Schmuckwarenindustrie und versenden ihre Erzeugnisse gleichfalls fast ausschließlich durch die Post, hauptsächlich nach den Groß- und Mittelstädten des Inlands, wie Düsseldorf, Mainz, Bremen, Hamburg, Berlin, in denen eine Schmuckwarenindustrie in Einzelunternehmungen besteht oder Händler von Gold- und Silberwaren ansässig sind, teilweise auch nach dem europäischen Auslande, während Exportwaren meist erst nach Pforzheim zum Weiterversand als Postgut übermittelt werden.

Auch den Bezug von Rohfabrikaten, Halbfabrikaten und Hilfsstoffen vermittelt die Paketpost, im Inlande zwischen den Produktionszentren der Schmuckwarenindustrie herüber und hinüber, im Verkehr mit dem Auslande von Frankreich, der Schweiz, Österreich-Ungarn, Belgien und England, die selbst eine blühende, hoch ausgebildete Schmuckwarenindustrie haben bzw. auf dem Wege dazu sind, und von Italien und Spanien, die vielfach unter günstigeren Produktionsbedingungen (niedrigere Löhne) arbeiten und billiger liefern können.

1) Über den Paketverkehr der in diesem Abschnitte genannten Städte gibt die Anlage 1 Aufschluß, soweit statistische Angaben erreichbar waren (S. 111 ff.). 2) Archiv f. P. u. T. 1897, S. 628.

Der Hauptteil der Warenbeförderung entfällt bei der Edelmetall- und Schmuckwarenindustrie auf die Zeit der drei großen Kirchenfeste wegen der dabei geübten Gepflogenheit des Schenkens derartiger Gegenstände. Außerdem pflegt der Absatz von Bijouteriewaren in den Bädern beträchtlich zu sein, sodaß zu Beginn der Badesaison sich der Postversand gewöhnlich ebenfalls steigert.

Der hervorragenden Beteiligung der Edelmetall- und Schmuckwarenindustrie am Postgüterverkehre schließen sich die Uhrenindustrie und ähnliche Gewerbe an.

Die Schwarzwälder Uhren und Uhrenbestandteile von St. Georgen, Furtwangen, Triberg, Villingen, Lenzkirch wandern mit Hilfe der Post bis nach Österreich-Ungarn, England nnd Rußland (1895: insgesamt rund 60000 Pakete[1])), ebenso werden Taschenuhren und ihre Bestandteile aus Glashütte, Konstanz, Ruhla, Frankreich und der Schweiz meist auf dem Postwege — vielfach auch in Briefen — bezogen, mittels der Paketpost auch Wanduhren aus Baden und Württemberg.

In gleicher Weise werden astronomische, chirurgische sowie optische Instrumente aus Jena, Konstanz, Rathenow und Regen (Bayern) bei ihrem Werte und ihrer Empfindlichkeit fast durchweg der Post anvertraut, die sie bis Österreich, England, Rußland und Japan absetzen hilft.

Der überaus hohe Grad von Sicherheit, den die Wertangabe im Postverkehr gewährt, findet übrigens in einem Verfahren seinen Ausdruck, das u. a. die vorbezeichneten Industrien mit Vorliebe anwenden. Bei höherem Werte der Sendungen pflegen die Absender nicht den wirklichen Wert anzugeben, sondern einen bedeutend niedrigeren (zumeist 600 M.: Versicherungsgebühr 10 Pf.), oder sie bedienen sich der Einschreibung, wodurch sie an Versicherungsgebühr (5 Pf. für je 300 M.) erheblich sparen. Dafür versichern sie den wirklichen Wert der Sendungen bei Privatversicherungsgesellschaften, die dank der überaus wenigen Verlustfälle an Post-

1) Archiv f. P. u. T. 1897 S. 626.

sendungen*, also dank der Sicherheit der Post, die Versicherung gegen niedrigere Gebühren vornehmen können. Im fiskalischen Interesse ist dieses Umgehen der Postversicherungsgebühren sicherlich zu bedauern, vom Standpunkte der beteiligten Industrien aber bedeutet es eine nennenswerte Verbilligung bei der Nutzung des sichern Postgüterverkehrs für ihre Zwecke.

β. Die Textilindustrie und Bekleidungsbranche.

Einen außerordentlich lebhaften Gebrauch vom Postpaketversand macht die Textilindustrie und Bekleidungsbranche. Schon HULL[1]) weist nach, daß die Städte mit Textilindustrie eine besonders starke Paketaufgabe haben, und daß kein Industriezweig von so weitgehendem und gleichmäßigem Einfluß auf den Postgüterverkehr zu sein scheint, wie gerade die Textilindustrie und die Bekleidung.[2]) Von den einfachsten Webstoffen angefangen bis zu den teuersten Spitzen- und Seidenwaren, von den unentbehrlichsten Kleidungsstücken bis zum kostbarsten Pelzwerk —, allenthalben tritt die Post als Vermittlerin des geringgewichtigen, aber mehr oder weniger hochwertigen Warenverkehrs, sei es in Einzelpaketen oder massenhaften 5 kg-Sendungen, in Wirksamkeit.

In der Webstoffindustrie werden als beteiligt am Postversand genannt: Chemnitz, das sächsische Manchester, ferner Meerane, Glauchau, Pößneck, Barmen, München-Gladbach, in Kammwollstoff (Damenkleiderstoffen) besonders Gera (Reuß) und Greiz, in wollenen Wirkwaren, Teppichen und Läuferstoffen Apolda, Weimar und Neustadt (Orla) mit einem Absatz bis nach England, Belgien, Holland, der Schweiz, Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, Rumänien, der Türkei und den Ver. Staaten von Amerika, in Möbelstoffen das Wuppertal. Herrentuche verfertigen und versenden mit der Post Cottbus, Forst, Guben, Sommerfeld (Bez. Frankfurt a. O.), Sorau (Niederlausitz), Spremberg, Aachen und Augsburg, zumeist nach dem Inlande, weniger nach dem Auslande. Den größten Herrentuchpostversand hat wohl eine Firma in Dessau mit einer täglichen Paketaufließerung von 2200 Stück, die von der Post auf Grund besonderen Abkommens postfertig aus den Geschäftsräumen der Firma gegen be-

* Vgl. die Württemberg. Statistik. Anm. 2 S. 48.

1) HULL, S. 55. 2) HULL, S. 56.

stimmte Vergütung abgeholt und unmittelbar zum Bahnhof gebracht werden.[1])

Doch nicht nur Stoffe, auch fertige Konfektionswaren hilft die Paketpost in großem Maßstabe — zumeist in massenhaften 5 kg-Sendungen — absetzen. Breslau, Berlin, Hamburg, Stettin und Aschaffenburg sind am Versande von Herren-, Damen- und Kinderkonfektion besonders beteiligt. In Stettin bestehen nach SOMBART[2]) etwa 30 Geschäfte mit mehreren tausend Arbeitern, in Aschaffenburg 6 Engrosfirmen dieser Branche mit etwa 2000 Arbeitern, und der Absatz dieser Riesengeschäfte erfolgt nur zum kleinen Teil am Produktionsorte selbst, der überwiegende Teil wird in alle Welt versandt, erfahrungsgemäß auch auf dem Postwege.

In gleicher Weise suchen die Trikotwaren aus Chemnitz, Konstanz und Württemberg, sowie Garn- und Wirkwaren aus Berlin und Hamburg vielfach die verschiedenen Absatzorte auf.

Ein nicht minder beträchtlicher Anteil am Postgüterverkehr kommt der Wäsche- und Leinenindustrie zu. Schlesien und Bielefeld, die Hauptzentren dieser Industrie, ferner Berlin, Sorau, Lübeck, Aue (Erzgeb.), Schwarzenberg (Sa.) und Plauen (Vogtl.) bedienen sich für den Versand ihrer Wäsche-, Weiß- und Leinenwaren vorzugsweise der Post. Spezialzweige, wie z. B. die Taschentuchindustrie in Lauban, verschicken ihre Produkte fast nur in Postpaketen. Denselben Weg wählt Heidenheim (Brenz) für den Versand eines Teils seiner Verbandstoffe bis nach Spanien, Holland, Frankreich, der Schweiz, Italien, Skandinavien, Rußland, Mexico, Zentralamerika und Brasilien.

Der Seidenwarenindustrie[3]) dient die Einrichtung der Paketpost zufolge ihrer Sicherheit gleichfalls mit Nutzen für den Vertrieb ihrer leichten und teueren Erzeugnisse, so von Crefeld, Viersen, auch Lahr aus. Neuß versendet seine Krawatten (24 Fabriken) ausschließlich durch die Post, auch nach dem Auslande (Holland, Schweiz, Türkei, Donaustaaten und Ägypten), ebenso Ronsdorf seine seidenen und halbseidenen Bänder nach fast allen Ländern Europas

1) D. V. Z. 1899, S. 573. 2) a. a. O. Bd. I, S. 513.

3) Seidenwaren und ähnliche Erzeugnisse gehören allerdings zu den Gegenständen, die durch Nässe, Reibung oder Druck leicht Schaden leiden, und müssen daher nach § 15 IV der P. O. in Wachsleinwand, Pappe oder Kisten verpackt sein.

und Amerikas. Ähnlich verhält es sich mit dem Versand von Spitzen aus Plauen (Vogtl.), Schneeberg-Neustädtel und Hirschberg (Schles.), Gardinen und Stickereien aus Plauen und Konstanz, Posamenten (Handklöppeleien) aus Annaberg (Erzgeb.) und Buchholz (Sa.), Häkelwaren aus Goslar, Tapisseriewaren aus Berlin, Besatzartikeln wie Bändern, Litzen, Stoffknöpfen aus Barmen und Lüdenscheid (Absatz besonders an Berliner Grossisten, ferner nach Österreich-Ungarn, den Balkanländern, Italien, der Schweiz, Frankreich, Belgien und Skandinavien), Bedarfsartikeln für Schneider aus Lübeck bis nach Dänemark, Federn aller Art usw. Alle diese Waren haben im Verhältnis zu ihrem Wert ein relativ geringes Gewicht und werden daher fast ausschließlich dem sicheren Kleingutverkehr der Post anvertraut. Dasselbe trifft auf Pelzwerk zu, aus den Hauptversandorten Leipzig, Breslau, Berlin.

Auch der Bezug der nötigen Rohstoffe, als Felle, Garn, Zwirn und Seide erfolgt teilweise in 5 kg-Paketen.[1])

Zu bemerken ist bei der Putz- und Konfektionsbranche, daß der Paketversand an Freitagen und Sonnabenden eine größere Lebhaftigkeit aufweist, wie an den übrigen Wochentagen. Diese typische Erscheinung ist darauf zurückzuführen, daß die Erzeugnisse des Gewerbes von den Außenarbeitern bezw. der Hausindustrie in der Regel an diesen Tagen zur Ablieferung gelangen und alsdann sofort zum Postversand gebracht werden.

Außer zur Beförderung aller Erzeugnisse der inländischen Textilbranche nach dem In- und Auslande wird die Paketpost auch zum Bezuge derartiger Waren aus dem Ausland in Anspruch genommen. Hierbei kommen in Betracht: Tuchwaren aus Böhmen, bessere Qualitäten aus Belgien (Brüssel) und England (Manchester), Blusen und Konfektion aus Wien, ferner Modelle, Kostüme, Mäntel, Blusen und feine Kleiderstoffe (namentlich gazeartige Gewebe), Tülle, Spitzen, Besatzartikel aus Paris und Lyon, Konfektion, Tülle und Spitzen auch aus London, Seide und Seidenwaren aus der Schweiz, Italien, Paris und London, China und Japan, Leinenwaren aus Belgien.

Die Bekleidungsbranche im weiteren Sinne macht sich für den Vertrieb ihrer Erzeugnisse ebenfalls die Organisation der Paketpost zu nutze. Die Schuhfabriken in Groitzsch, Zwenkau,

1) Hull, S. 52.

Zwönitz, Weida, Weimar, die Handschuhfabrikation in Chemnitz und Altenburg (S.-A.) (Absatz besonders nach Rußland, ferner Spanien, Frankreich, England), die Strumpfwarenindustrie in Chemnitz, Limbach (Sa.), dem Erzgebirge, Saalfeld, Greiz, die Korsettfabrikation in dem Bezirke Heidenheim (Brenz) und in Hamburg sind hier zu nennen, ebenso die Schirm- und Stockindustrie, z. B. in Lorch in Württemberg. Besondere Dienste leistet die Post schließlich der Hutindustrie, die ihre außerordentlich leichten und dabei hochwertigen Erzeugnisse fast ausschließlich in Paketen befördert, und zwar Filzhüte von Altenburg aus bis nach Rußland, Spanien, Frankreich, England, auch aus den Bezirken Sorau, Gießen, Hamburg, Strohhüte aus Breslau und Lahr. Desgleichen vermittelt die Post dieser Industrie den Bezug von Haarfilz aus Lahr und den Bezug feinerer Hüte aus London. Seinen Höhepunkt erreicht der Hutversand in den letzten vier Wochen vor den drei großen Kirchenfesten.

γ. Der Buchhandel und die Papier- und Schreibwarenindustrie.

In hohem Grade verwachsen mit der Paketpost ist das Gedeihen des deutschen Buchhandels[1]), dessen eigenartige dreiteilige Organisation — Verlag, Sortiment, Kommissionsgeschäft — auf der Einrichtung des schnellen und bequemen Postgüterverkehrs geradezu aufgebaut ist. Die Kommissionäre sind nur dank der Paketpost in der Lage, den ganzen regelmäßigen Buchversendungsverkehr zwischen Verlag und Sortiment und umgekehrt rasch und zufolge voller Ausnutzung des 5 kg-Gewichts billig zu vermitteln.

Als Verkehrsmittelpunkt des gesamten deutschen Buchhandels gilt unbestritten Leipzig mit 1463 buchgewerblichen Geschäften und über 1000 Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen[2]), sowohl als Verlagsort, wie auch ganz besonders als wichtigster Kommissionsplatz von überragender Bedeutung. Gerade die letztere Eigenschaft Leipzigs bewirkt einen gewaltigen von hier ausgehenden Paketverkehr. Wenn auch seit Einführung des billigen Paketportos und

1) Auch das Buch ist Ware, solange es nicht in einer öffentlichen oder privaten Bibliothek Unterkunft gefunden hat; vgl. Bücher, „Der deutsche Buchhandel und die Wissenschaft“, Leipzig 1904, S. 5.

2) Vgl. Artikel „Buchhandel und Buchgewerbe in Leipzig und ihr Einfluß auf den Leipziger Versendungsverkehr“ von Lachmann im Archiv f. P. u. T., 1904, S. 501.

infolge der billigen Drucksachentaxe die unmittelbare Einzelzusendung von Büchern vom Verleger zum Sortimenter unter Umgehung Leipzigs zugenommen hat, so geht doch der Hauptteil der Bücherwaren nach wie vor von den Kommissionslagern Leipzigs aus in alle Welt.

Von der Gesamtauflieferung dieser Stadt mit ihren Vororten, die mit 8763632 Paketen im Jahre 1907 fast doppelt so groß ist, wie in den großen Industrie- und Handelsstädten Hamburg, Breslau oder Frankfurt (Main), kann, wie LACHMANN nachweist[1]), etwa $^1/_3$ auf den Buchhandel gerechnet werden, demnach etwa 2,9 Millionen Stück, und davon entfallen allein 71 Proz. auf die Kommissionsbuchhandlungen, während der Verlagsbuchhandel nur mit 19 Proz. und die Sortimenter mit 10 Proz. der Auflieferung beteiligt sind.[2]) Der Inhalt der von den Verlagsbuchhändlern herrührenden Pakete besteht vielfach aus in Leipzig erscheinenden wissenschaftlichen und Fachzeitungen, illustrierten Familien- und Unterhaltungsblättern, Modenzeitungen und Monatszeitschriften, die an den Sortimentsbuchhandel im Reiche zum weiteren Vertrieb übersandt werden. Eine bekannte, am Sonnabend erscheinende Zeitschrift wird alljährlich allein in 20000 Paketen von Leipzig aus an die Sortimenter verschickt.

Die Mehrzahl der Pakete verbleibt im Inland, immerhin gehen etwa 12 Proz. nach dem Auslande, zu $^2/_3$ nach Österreich, der Schweiz, Italien, den Balkanstaaten, zu $^1/_3$ nach dem übrigen Auslande, besonders Rußland (St. Petersburg und den Universitätsstädten Dorpat, Moskau, Kiew) sowie den nordischen Königreichen und Holland.[3])

Hauptauflieferungstag für die in brauner Lederpappe verpackten, handlichen Bücherpakete, die fast durchgängig ein Gewicht von 5 kg aufweisen, ist Donnerstag, der sogenannte „Buchhändlertag", auch der Erscheinungstag der meisten Wochenzeitschriften, sodaß der kleine inländische Buchhändler meist am Freitag in den regelmäßigen Besitz seiner Bücher und Zeitschriften aus Leipzig gelangt. Um die pünktliche und glatte Weiterbeförderung der Bücherpakete auf den Bahnhöfen und in den Bahnposten zu sichern, werden die Sendungen zumeist in Paketsäcke verpackt, die nach den größeren Bestimmungs- oder Umleitungsorten dirigiert

1) a. a. O. S. 569. 2) a. a. O. S. 566. 3) a. a. O. S. 567.

werden. An Donnerstagen fertigt z. B. das Postamt 1 in Leipzig allein 150—200 solcher Paketsäcke mit Büchersendungen ab.[1])

Neben Leipzig sind als Verlagsorte mit entsprechendem Postversande Berlin, München und Stuttgart bedeutend, für christliche Werke und Gebetbücher Konstanz. Auch Lahr nimmt für den Vertrieb seiner aus 10 lithographischen und chromolitographischen Kunstanstalten hervorgehenden Erzeugnisse die Paketpost in Anspruch. Noten und Musikalien werden gleichfalls wohl ausschließlich durch die Post versandt, vielfach auch in Rollenform als Drucksache, während die Briefmarkenhandlungen ihre „Ware" zumeist in Briefen, besonders Einschreibbriefen, verschicken.

Im Anschluß hieran möchte der Postversand der Papier- und Schreibwarenindustrie Erwähnung finden, so von Lichtpauspapier aus Freiburg (Breisgau) in jährlich rund 20000 Paketen[2]), ferner von feineren Papierwaren, Briefumschlägen, Visitenkarten, Spielkarten, Siegellack zumeist in Paketen, von Siegelmarken, Flaschenetiketten, Heiligenbildern und Ansichtskarten auch in Briefen und Drucksachen.

δ. Die Kurz- und Kleineisenwarenindustrie.

Ein weiterer Produktionszweig, der sich zur Versendung seiner Erzeugnisse mit Vorliebe der Paketpost bedient, ist die Kurz- und Kleineisenwarenindustrie.

Die Stahlwaren aus Solingen, Gräfrath, Wald, Ohligs, Höhscheid wandern in Paketen — Einzelwaren, wie Rasiermesser, auch in Doppelbriefen und Warenproben — nach allen deutschen Landesteilen wie nach dem Auslande. Die Kurz- und Eisenwaren aus den Kreisen Altena (Westf.), Hagen (Westf.), Lüdenscheid, Schwelm, Lennep, als Bau- und Möbelbeschläge, allerlei Werkzeuge (Zangen, Hämmer, Feilen, Sägen, Messer, Beile, Bohrer, Sensen) und Küchengeräte (Kaffeemühlen, Bügeleisen, Feuergeräte, Hackmesser), kleine Maschinen- und Fahrradteile, Gewehre und Revolver (besonders von Neuenrade), und schließlich die eigentlichen Kleineisenwaren in ihren mannigfachen Formen (Hufeisen, Schnallen, Haken, Nadeln, Ösen, Metallknöpfe [Barmen], Schlösser, Klischees, Stahlfedern [Bonn])

1) a. a. O. S. 568. Die entferntesten deutschen Orte, nach denen solche Paketsäcke mit Büchern abgefertigt werden, sind Königsberg (Pr.) und Straßburg (Els.). 2) Archiv f. P. u. T. 1897, S. 627.

verlassen ihre westfälischen bzw. rheinländischen Produktionsstätten mehr oder weniger auf dem Postwege. Messinggußwaren setzt Altena (Westf.) zum Teil in gleicher Weise bis nach Holland, Belgien, der Schweiz, Österreich-Ungarn und Italien ab. Auch Tafelgeräte aus Reinnickel, Neusilber, Kunstzinn sowie Aluminiumfabrikate (Lüdenscheid) und Gegenstände zur elektrischen Installation kommen in Paketen zur Auflieferung.

Als Bezugsstätten, die auf dem Postwege benutzt werden, nennt man noch: für Metallkurzwaren Ruhla mit Absatz bis Australien und Amerika, für kleine Maschinenersatzteile und Schleifsteine Lübeck mit Absatz bis nach England und den Niederlanden, für Fahrradteile Flensburg und für Werkzeuge Gera (Reuß).

ε. Verschiedene Industriezweige.

Von den übrigen Zweigen der Gebrauchsindustrien wird die Paketpost zwar nicht in dem ausgeprägten Maße benutzt, wie es bei den vorbeschriebenen Branchen der Fall ist, immerhin leistet die Organisation des Postgüterverkehrs noch verschiedenen Fabrikationen ersprießliche Dienste.

Insbesondere trifft dies auf die Herstellung musikalischer Instrumente zu, in denen ein beträchtlicher Paketversand vorliegt, mit dem Hauptsitz Markneukirchen (Absatz in alle Welt), teilweise vertreten auch in Altenburg (S.-A.) mit Harmonikas (Absatz vorzugsweise nach Rußland), in Neuenrade (Westf.) gleichfalls mit Harmonikas und deren Bestandteilen (hauptsächliche Absatzgebiete: Holland, Belgien, Frankreich, die Schweiz und die nördlichen Länder), ferner in Gera (Reuß) und Hamburg. Die empfindlichen und leichten Musikinstrumente hilft die Paketpost in sicherer Weise nach dem In- und Ausland absetzen.

Ein ziemlicher Paketversand ist auch nachweisbar bei der Spielwaren- und Puppenindustrie aus dem Erzgebirge (Olbernhau, Seiffen, Grünhainichen, Schneeberg-Neustädtel mit Absatz nach Belgien, Holland, der Schweiz, England sowie Nord- und Südamerika), aus Thüringen (Sonneberg), aus Berlin, Nürnberg und aus Giengen a. d. Brenz (weichgestopfte Filzspielwaren mit einem Absatz bis nach Österreich, Frankreich, den Niederlanden und Rußland).

Porzellan- und Glassachen versenden in Paketen Greiz und Zeulenroda, sowie Frauenau und Zwiesel in Bayern. Die Por-

zellanmanufakturen in Berlin und Meißen machen beim Vertrieb ihrer kostbaren Erzeugnisse nach auswärts ebenso von der Paketpost Gebrauch, wie Jena und Ilmenau für den Versand ihrer Glasinstrumente bis nach Amerika, Australien und Japan. Glaseinlagen für Knöpfe, Schnallen und Broschen bringt die Post aus Böhmen, feinere Porzellanteile für elektrische Apparate aus England. Der Christbaumschmuck aus dem Bezirke Saalfeld (Orte: Piesau, Wallendorf, Ernstthal, Schmiedefeld) und die Porzellanpfeifenköpfe aus West- und Südthüringen werden ausschließlich auf dem Postwege befördert.

Geschnitzte Pfeifenrohre aus der Rhön, Pfeifenrohre und Rehgehörne aus Böhmen, Pfeifen und Meerschaumwaren aus Ruhla erreichen ihren Bestimmungsort gleichfalls vielfach auf dem Postwege.

Von den zahlreichen weiteren Industriezweigen, denen die Paketpost ihre Erzeugnisse an Gebrauchsgegenständen befördern hilft, seien schließlich angeführt:

die Kartonagen- und Zigarrenkistenfabrikation, erstere mit etwa 20 Groß- und Mittelbetrieben in Lahr (jährlich rund 30000 Pakete[1]), auch in Neuß, letztere besonders im Erzgebirge;

die Bürsten- und Kammindustrie: Bürstenversand besonders von Baden (Todtnau mit Hausindustrie[2]) und Schönheide (Erzgeb.) aus, Bürsten und Pinsel aus dem Bezirke Greiz und aus Lübeck mit Absatz bis England;

Lederwaren aus Weida und Weimar (Lederschuhe) bis nach der Schweiz und Italien, Koffer und Taschen aus Aalen (Württ.), Glacéhandschuhe, Zigarrentaschen usw.;

Holzarbeiten, so Stuhlsitze aus Lübeck (bis nach der Schweiz), Holznägel aus dem Bezirk Passau (Bodenmais) bis nach Österreich-Ungarn und Rumänien, Gardinenstangen, Bilderrahmen, ferner Federkästchen und Schatullen aus dem Erzgebirge; Körbe und Korbmöbel, Larven aus Thüringen (Manebach);

Chemikalien, wie Säuren, Odeure, Parfümerien aus Leipzig und Karlsruhe (jährlich 20000 Pakete[3]), Farbstoffe aus Berlin, Elberfeld, Cöln;

---

1) Archiv f. P. u. T. 1897, S. 627. 2) D. V. Z. 1889, S. 336.
3) Vgl. Anm. 1.

photographische Apparate, künstliche Blumen, Säcke mit Bettfedern, Korken; Gipsfiguren und dgl. mehr.

Bei allen diesen Waren handelt es sich um meist leichtgewichtige und dabei verhältnismäßig hochwertige Gegenstände, denen die Einrichtung des Kleingüterverkehrs der Post in seiner beschriebenen Eigenart zugute kommt.

2. Nahrungs- und Genußmittel.

An die große Gruppe der Gebrauchs- und Luxusgegenstände schließt sich von nicht minderer Bedeutung die Reihe der Nahrungs- und Genußmittel an, die in geringerem oder stärkerem Grade auf die schnelle und pünktliche bzw. sichere Postbeförderung angewiesen sind.

α. Kolonialwaren.

Wenig auffallend, aber immerhin nennenswert ist der Postversand von Kolonialwaren. Naturgemäß kommen hierbei nur die besseren, hochwertigen Waren in Betracht, bei denen eine Beförderung in kleineren Mengen überhaupt lohnt, wie Kaffee, Tee, Schokolade, Kakao, Konserven, feinere Delikatessen, Spirituosen, Olivenöl, bessere Seifen und ähnliches. In Kaffee weist besonders Emmerich eine ziemliche Paketauflieferung auf, auch die drei Hansastädte und Flensburg sind zu nennen.

β. Die Tabakindustrie.

Eine weit bedeutendere Rolle spielt die Paketpost für die Tabakindustrie. Die Zigarrenfabriken versenden mit ihrer Hilfe einen beträchtlichen Teil ihrer Produkte, so aus dem Kammerbezirk Lahr (mit insgesamt 50 Groß- und Mittelbetrieben mit etwa 200 ländlichen Filialen und rund 12 000 Arbeitern; Orte: Lahr, Offenburg, Dinglingen, Hasbach, Herbolzheim, Seelbach), ferner aus Freiburg, Bühl, Bruchsal, Mannheim, aus den Bezirken Gießen, Goslar, Lübeck, Hamburg, Heidenheim (Brenz), den sächsischen Städten Frankenberg und Waldheim, dem Eichsfeld und aus Landshut in Bayern (Brasiltabakindustrie). Der Tabak aus Bremen, Bredstedt und der Rheinpfalz, der Kautabak aus Nordhausen und der Schnupftabak aus Zwiesel und Lahr nehmen ihren Weg über das ganze Reich hin ebenso in Postpaketen, wie die Zigaretten aus Dresden, Lübeck usw. Auch den Bezug der ausländischen Zigaretten (Türkei, Ägypten) vermittelt die Post.

γ. Das Bäckerei- und Konditoreigewerbe.

Das Bäcker- und Konditoreigewerbe vermöchte den Versand eines Teils seiner mehr oder weniger auf rasche Beförderung angewiesenen Produkte kaum ohne die Hilfe des Postgüterverkehrs zu bewerkstelligen. Vom kleinsten Konfekt angefangen bis zum Baumkuchen von erheblichem Umfange wird jener in Anspruch genommen. Der Stollenversand aus Sachsen in der Weihnachtszeit, die Brezeln aus Freiburg (jährlich rund 20 000 Pakete[1]) und Gnadau, der Zwiebackversand aus Homburg v. d. Höhe und Friedrichsdorf (Taunus) sowie der Marzipanvertrieb aus Lübeck bis nach England, Schweden, Dänemark, Rußland und Österreich-Ungarn verdienen als vorzugsweise sich der Post bedienende Spezialzweige des Gewerbes besondere Erwähnung, ebenso der Versand von Lebkuchen, Honigkuchen aus Nürnberg, Aachen. Es vermittelt die Paketpost auch den Bezug der Hefe aus Nordhausen, Mockau (Amtsh. Leipzig), Flensburg, Stettin und aus Baden (Orte: Großsachsen, Grünewinkel, Käferthal mit jährlich rund 180 000 Paketen[2]) für das Gewerbe.

δ. Das Fleischergewerbe.

Der Wert des Güterbeförderungsdienstes der Post wächst für die einzelnen Produktionszweige in dem Maße, als ihre Erzeugnisse dem Verderben ausgesetzt sind und daher einen besonders schnellen und pünktlichen Transport beanspruchen. Dies ist teilweise der Fall beim Fleischergewerbe.

Die ostfriesischen Fleischsendungen und lüneburgischen Heidschnuken (Absatz bis in die Niederlande[3]) wandern auf dem schnellen Postwege in alle Welt. Die Wurst- und Fleischwaren aus Braunschweig, Gotha, Waltershausen, Eisenberg (S.-A.), aus Apolda, Jena, Weida und aus Pommern, die sich allenthalben in den Delikateßgeschäften der entlegensten Städte finden und auch nach dem Auslande (Österreich-Ungarn, der Schweiz, Holland, Frankreich und den deutschen Kolonien) abgesetzt werden, verlassen ihre Produktionsstätten zumeist in appetitlichen 5 kg-Paketen, desgleichen die pommerschen Gänsebrüste in flachen Spankörben aus Rügenwalde und Lauenburg und die Straßburger Gänseleberpasteten, während die

---

1) Vgl. Anm. 1. S. 71. 2) Vgl. Anm. 1. S. 71.
3) Vgl. Artikel „Post“ im Handw. der Staatsw.

westfälischen Schinken in Sackleinwand zumeist schwerere Postpakete abgeben.[1]

ε) Der Wild- und Geflügelversand.

Noch schärfer tritt das Moment der Schnelligkeit als wesentliches Erfordernis des Transports in die Erscheinung beim Wild- und Geflügelversand, der vielfach mit Hilfe der Post erfolgt. 1883 wurde der Postversand von Wild im Deutschen Reichspostgebiete bereits auf 780 000 Stück berechnet[2], und heute kann sicherlich das mehrfache dieser Summe angenommen werden.

An Kleinwild bzw. Einzelstücken von Großwild kommen hierbei in Frage: Rotwild, Schwarzwild, Rehe, Hasen, Fasanen, Rebhühner, Wildenten, Schnepfen, Krammetsvögel (besonders aus dem Hümmling[3]), Waldhühner (hauptsächlich russischen Ursprungs über Gumbinnen). Vor allem aus den altländischen Provinzen Preußens[4] ist der Wildversand beträchtlich.

Die Versendung auf dem Postweg ist insofern auch bequem, als Stücke Einzelwild, sofern sie nicht mehr bluten, lose, d. h. ohne weitere Verpackung, befördert werden können. Für kleines Geflügel (Rebhühner, Krammetsvögel) und überhaupt mehrere zu einer Sendung gehörige Tiere bedarf es einer leichten Umhüllung (Netz usw.), um dem Verlust einzelner Stücke Wildes vorzubeugen.[5]

Gänse bringt die Post in Menge aus Ostpreußen, Böhmen und Ungarn.

ζ) Das Fischereigewerbe.

Eine überaus wichtige Rolle spielt die Paketpost für das deutsche Fischereigewerbe. Zwar werden frische Fische wegen ihres außerordentlich schnellen Verderbs und der umständlichen teueren Verpackung (Weidenkörbe oder wasserdichte Beutel aus Segeltuch, im Sommer mit Eisbeilage) in Paketen verhältnismäßig wenig aufgeliefert, höchstens die teueren Fischsorten, die ohnehin in kleinen

1) Wo, wie in Sachsen, eingeführte Fleischwaren aus anderen Bundesstaaten steuerpflichtig sind, werden die Pakete, in denen sich ein solcher Inhalt befindet oder vermuten läßt, zunächst der Steuerbehörde zugeführt.

2) D. V.Z. 1883, S. 264 3) Vgl. Anm. 3. S. 73.

4) Nach dem preuß. Wildschongesetz vom 14. Juli 1904 darf in Preußen Wild nur mit einem Ursprungscheine versandt werden, soweit bestimmte Ausnahmen nicht zugelassen sind.

5) Vgl. Ausf. Best. zu § 15 der P. O. (Abschn. V 1 der A. D. A.).

Mengen gefangen werden, wie Steinbutt, Seezunge, Dorsch, Zander sowie Binnenwasserfische. In desto größerem Umfang aber erfolgt der Postversand von zubereiteten: geräucherten, marinierten, eingepökelten und sonst konservierten Fischen.[1]

In den Hauptfangzeiten des Herings stapeln sich in den Bahnposten und auf den Postämtern die Kisten mit Bücklingen, Sprotten und Matjesheringen oft bemerkenswert auf. Geräucherte Flundern, geräucherte und marinierte Aale, marinierte Neunaugen, in Salzwasser abgekochte Krabben und Garnelen kommen gleichfalls in Mengen zur Versendung.

Der Hauptausgangspunkt des Fischversands ist Schleswig-Holstein mit Kiel, Eckernförde, Nortorf, Flensburg, Neumünster, Kappeln (Schlei) und Eckernsund. Besonders stark ist der Versand aus den Räucherstätten Ellerbeck und Geestemünde (mit besonderer Postanstalt im Fischereihafen). Auch der Bezirk Hamburg ist hier namhaft beteiligt mit dem Fischvertrieb aus Ottensen (auch frische und gesalzene Fische), Harburg, Schlutup, Altona, ferner sind Lübeck, Wismar, Rostock, Barth, Greifswald, Köslin, Swinemünde, Heringsdorf und Memel zu nennen. Flensburg verschickt vorzugsweise Aale bis nach Holland, Stettin Matjesheringe, Elbing Neunaugen und Danzig und Stolp Lachs bis nach Frankreich.

Der Versand der zubereiteten Fische erfolgt in bereiften und vernagelten Fäßchen, der Fischkonserven in luftdicht verschlossenen Blechdosen, der geräucherten Fische in vernagelten und verschnürten Kistchen aus Fichtenholz. Geräucherte Lachse werden zwischen zwei Brettern verpackt befördert. Um das Absetzen von Fett oder Feuchtigkeit zu verhüten, werden die Kisten und Holzteile mit Pergamentpapier ausgelegt.

Einige Eigentümlichkeiten des Post-Fischversandes möchten hier nicht übergangen werden. Allwöchentlich verschickt die Fischindustrie an ihre regelmäßigen Abnehmer Preiskarten, z. B. von Geestemünde aus allein jedesmal etwa 60 000 Stück[2], die den voraussichtlichen Preis der Fischwaren des nächsten Fanges ansagen. Die Preisangaben sind nicht bindend, sondern die Preise ändern sich je nach dem Ausfalle des Fangs. Bei ergiebigem Fange sinken die Preise, und die Fische werden, um sie rasch abzusetzen, oft ohne

1) Vgl. Arch. f. P. u. T. 1881, S. 513 ff. und 1897 S. 349 ff.

2) Arch. f. P. u. T. 1897, S. 349.

Bestellung abgesandt, bei minder ergiebigem erhöhen sich die Preise, die zumeist im Wege des Nachnahmeverfahrens[1]) erhoben werden: in beiden Fällen wird die Annahme oft verweigert. Um den Verderb, der bei der Rücksendung zu befürchten ist, zu vermeiden, wird der Inhalt alsdann postseitig meistbietend versteigert[2]), und damit rechnen die Fischhändler von vornherein. Da ihnen daran gelegen ist und gelegen sein muß, ihre Ware möglichst rasch abzusetzen, schränken sie, auch bei mangelnder Bestellung oder Zweifeln an der Annahme der im Preis gestiegenen Ware durch den Adressaten, den Postversand nicht ein; schließlich ist ihnen bei Annahmeverweigerung mit dem mäßigen Erlös der Postversteigerung mehr gedient, als wenn sie den Fang überhaupt nicht absetzen. So hilft die Post bei den immerhin zahlreichen Fällen der Annahmeverweigerung der Fischindustrie ihre Produkte unter annehmbaren Bedingungen auch unmittelbar abzusetzen, gewissermaßen, wenn auch zwangsweise, als Zwischenabnehmer.

η Landwirtschaftliche Erzeugnisse einschl. Obst- und Gemüsebau.

Von zweifellos hervorragender Bedeutung sind die Dienste der Paketpost für die deutsche Landwirtschaft. „Die Landwirtschaft hat sich mehr und mehr daran gewöhnt, Butter, Eier und Käse mit der Post zu befördern".[3]) Hull bezeichnet den Versand landwirtschaftlicher Erzeugnisse, der örtlich allerdings nicht genau nachweisbar sei, als demjenigen der Textilindustrie ebenbürtig und weist darauf hin, daß der Paketverkehr vom Lande nach der Stadt in letzter Zeit mehr gestiegen sei, als der Verkehr in gegenteiliger Richtung.[4]) Tatsächlich findet ein Postversand dieser Produkte überall statt, wo die Landwirtschaft einen Absatz über den nächstgelegenen Markt hinaus pflegt. Sind doch auch deren Produkte bei ihrer Verderblichkeit auf regelmäßige, schnelle und pünktliche Beförderung besonders angewiesen.

In erster Linie sind die Buttersendungen zahlreich. Von einzelnen Großgrundbesitzern abgesehen, die ihre Butter stets in

1) Etwa 65 Proz. aller Fischwarensendungen sind mit Nachnahme belastet.
2) Vgl. S. 47.
3) Staatssekr. v. Podbielski in der Reichstagssitzung vom 3. Febr. 1898, vgl. Anm. 5. S. 38. 4) Hull, S. 59 und 62.

großen Gebinden an Großstädte bzw. Großhändler abgeben, versenden die Landwirte und Molkereigenossenschaften die produzierte Butter täglich in Kübeln aus Tannenholz oder Pappkartons zu 5 kg über das ganze Reich hin. Schleswig-Holstein (Sonderburg, Flensburg), Württemberg (Ulm, Sontheim [Brenz], Gerstetten), der Allgäu, Mecklenburg, Litauen, Masuren, die Memelniederung, hauptsächlich der Regierungsbezirk Gumbinnen weisen einen außerordentlich starken Post-Butterversand auf. Nach einer Notiz im Archiv f. P. u. T., Jahrgang 1893[1]), wurde 1891 im Bezirke Gumbinnen die beträchtliche Zahl von 390123 Butterpaketen im Einzelgewichte von 5 kg zur Post eingeliefert, wobei der Kreis Niederung allein mit 16828 Ctr. Butter beteiligt war, während sich der gesamte, durch die Post vermittelte Buttervertrieb des Kreises auf 57771 Ctr. belief. „Kleine unbedeutende Landorte, von denen man nie etwas gehört hatte, sind durch ihren Butterversand weit und breit bekannt geworden".[2]) Die Ortschaft Stonischken liefert täglich soviele Fäßchen Butter auf, daß regelmäßig ein Extrabeiwagen zu ihrer Aufnahme in den Bahnzug eingestellt werden muß, und bei regem Verkehr treffen z. B. auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin täglich etwa 3000 Butterpakete, hauptsächlich aus Ostpreußen, ein.[3])

Im weiteren findet ein ziemlicher Versand der übrigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse auf dem Postwege statt, so von Käse aus Mainz, dem Harz, Gandersheim und Gerstetten (Hauptabsatz in die großen Getreide bauenden Gegenden Bayerns für die Beköstigung der Erntearbeiter) und aus den Niederlanden über Emmerich, von Honig aus der Lüneburger Heide und der Danziger Gegend. Selbst Eier, Milch und Sahne werden teilweise durch die Post ihrem Bestimmungsorte zugeführt.

Mit besonderem Vorteile benutzt auch der Obst- und Gemüsebau die Einrichtung der Paketpost. Weintrauben in geflochtenen Weidenkörben aus der Pfalz, Baden und Grünberg (Schlesien), Obst (Kernobst, Kirschen, Zwetschen) und sonstige Früchte aus Baden, Spargel aus Braunschweig, Halle (Saale) und Schwetzingen in Baden (letzeres mit 13000 Spargelpaketen binnen

1) a. a. O. S. 28.
2) „Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands", Bd. IV, Leipzig 1904; Mannich, Artikel „Post, Telegraphie und Fernsprechwesen", S. 276.
3) Hull, S. 62 und 64.

der wenigen Wochen der Spargelernte[1])), sowie feinere Gemüse und Beeren kommen in zahlreichen Paketen zur Versendung. Obst und Weintrauben werden in beträchtlichem Umfang auf dem Postwege auch aus Südfrankreich und Italien bezogen, Schnittbohnen aus Österreich.[2])

Schließlich wäre der Postversand von Pilzen hier anzureihen, so von Morcheln aus den Wäldern Masurens, Trüffeln, Steinpilzen u. a. m.

Wie bedeutsam die Benutzung der Paketpost seitens der Landwirtschaft für die Beförderung ihrer Produkte ist, geht daraus hervor, daß die Reichspostverwaltung im Sommer jeden Jahres durch eine Amtsblattverfügung ihr Personal zur schonenden Behandlung der Sendungen mit Obst, Weintrauben, sowie der Eiersendungen anzuhalten sich veranlaßt fühlt. Derartige Pakete sollen beim Umladen tunlichst von Hand zu Hand weitergegeben und stets vor Druck geschützt werden.

3. Das Gärtnereigewerbe.

Ein weiterer Erwerbszweig, für dessen Gedeihen die Paketpost mit ihrer schnellen, pünklichen Beförderung geradezu eine Voraussetzung bildet, ist das Gärtnereigewerbe. Die empfindlichen Erzeugnisse der **Baum- und Blumenzucht** können über den lokalen Umkreis hinaus nur auf dem schnellen Postwege, sorgsam vor übermäßiger Wärme und Frost geschützt, befördert werden, auf dem sie auch die entfernteren Bestimmungsorte noch in frischem, gebrauchsfähigem Zustande zu erreichen vermögen.

„Es erscheint der Gärtner mit einer Sammlung bewurzelter Dornsträucher, die er noch dazu ob ihres zarten Wuchses ganz besonders aufmerksam behandelt wissen will“, so erzählt VEREDARIUS in seinem Buche von der Weltpost.[3]). Körbe mit Pflanzen und Gesträuchern, in Strohballen verpackte Zwergobstbäume, Pfropfreiser und Weidenstecklinge werden häufig zur Post eingeliefert, und selbst unförmig große Bäume und Sträucher werden von ihr angenommen, wenn sich übersehen läßt, daß die Beförderung bis zum Bestim-

1) Vgl. Anm. 1. S. 71.

2) HULL berichtet (S. 28 a. a. O.), daß im Jahre 1891 auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin während etwa 40 Tagen 4—5000 Körbe mit Schnittbohnen aus Österreich eingingen.

3) VEREDARIUS, Das Buch von der Weltpost, Berlin 1894, S. 304.

mungsorte „ohne außergewöhnliche Schwierigkeiten und ohne große Nebenfuhrkosten“ geschehen kann.[1])

Ungleich bedeutender ist der **Blumen**versand. Frische Schnittblumen, wie gebundene Buketts und Kränze, übermitteln die Gärtnereien an auswärtige Besteller zumeist in dringenden Paketen, und die erforderlichen Blätter und Zweige vom Lorbeer- und Magnolienbaum, von Stecheiche und Tanne, sowie die aus dritter Hand nötigen Blumen (Rosen, Veilchen, Schneeglöckchen, Maiblumen, Anemonen, Kamelien, Nelken, Narzissen, Seerosen) beziehen die Gärtner gleichfalls auf dem Postwege, Lorbeerblätter auch aus Frankreich und Italien.

Erfurt und Quedlinburg haben im Post-Blumenversand einen besonderen Namen, auch Altenburg (S.-A.), Memel und Lübeck werden genannt, letzteres besonders mit seinem Vertrieb von Maiblumen und Maiblumenkeimen bis nach Österreich-Ungarn, Rußland und Frankreich, sowie Weimar mit Nelkenversand nach der Habsburgischen Monarchie und Skandinavien. Der von Erfurt ausgehende **Sämerei**versand ist durchgängig auf die Post (Pakete und Warenproben) angewiesen.

Einen sehr bedeutenden Umfang hat der Blumenbezug in Postpaketen aus den südlichen Ländern, Österreich-Ungarn, Südfrankreich und Italien, angenommen. In der Zeit von November bis März gehen monatlich alllein etwa 80000 Blumenpakete aus Südfrankreich[2]) nach Deutschland ein; 2000 Körbe mit französischen Blumen eilen täglich unaufgehalten in direktem Beiwagen Mülhausen (Elsaß) — Berlin der Residenzstadt zu[3]), sodaß die Reichspostverwaltung im Etat für 1907 sogar eine besondere Packkammer zur Bewältigung dieser Masseneingänge von Blumensendungen für Berlin anfordern mußte.[4])

Zwecks beschleunigter Beförderung und Bestellung der aus dem Ausland eingehenden Pakete mit frischen Blättern, abgeschnittenen Blumen und dergleichen ist übrigens neuerdings die Einrichtung

1) Ausf. Best. zu § 6 der P. O. (Abschn. V 1 der A. D. A. f. P. u. T.).

2) Frankreich ist demzufolge das einzige Land, das mehr Pakete nach Deutchland schickt, als es von da erhält, vgl. S. 115.

3) JUNG, Der Weltpostverein und sein Einfluß auf den Weltverkehr und die Weltwirtschaft, Straßburg 1903, S. 24.

4) D. V. Z. 1907, S. 5.

getroffen, daß Massensendungen dieser Art auf Antrag der Post auf Grund probeweiser Revision schon unterwegs in den Bahnpostwagen oder Postdiensträumen zollamtlich abgefertigt werden können, sodaß sie am Bestimmungsorte den Empfängern unmittelbar, ohne den Umweg über die Zollbehörde daselbst, zur Verfügung stehen.[1])

4. Lebende Tiere.

Eine ganz eigenartige Aufgabe, deren Durchführung verschiedenen Erwerbszweigen zugute kommt, hat die Post schließlich mit der Beförderung lebender Tiere übernommen, und zwar freiwillig; denn nach den Bestimmungen der Postordnung[2]) ist sie zum Transporte lebender Tiere nicht verpflichtet, sondern zu dessen Ablehnung ausdrücklich berechtigt. In Wirklichkeit macht sie jedoch nur wenig von dieser Befugnis Gebrauch, nach einer von Veredarius aufgemachten Halbjahrsstatistik aus den 80er Jahren z. B. nur in 39 Fällen bei 20000 Sendungen mit lebenden Tieren.[3]) Vielmehr stellt sie ihre Dienste auch für diesen Zweck in weitem Umfange zur Verfügung, und wie erfolgreich die Postbeförderung auch bei solchen Sendungen vor sich geht, wird man daraus entnehmen können, daß nach derselben Statistik von den 20000 Sendungen nur bei 66 die Tiere tot ankamen oder unterwegs entwischt waren.[3]) Erreicht wird dieses günstige Resultat durch die pflegliche Behandlung der betr. Pakete, abgesondert von den übrigen Sendungen, die übrigens dem Postpersonal auch in jedem Jahre durch Amtsblattverfügung erneut zur Pflicht gemacht wird, durch die zumeist freiwillige Verabreichung von Wasser an die Tiere während des Transports und nicht zuletzt durch die beschleunigte Überkunft der meist „dringenden“ Pakete auf dem pünktlichen Postwege. Daß die Beförderungsdauer und die Ankunftszeit sich hierbei ziemlich genau berechnen lassen, ist gerade für diese Art von Sendungen ein unentbehrlicher Vorzug.[4])

Einen großen Nutzen vom Postversand lebender Tiere hat die Fischzucht. Dabei ist weniger an die Verschickung lebender Fische zum unmittelbaren Verbrauch gedacht (Forellen, Karpfen), als vielmehr an die Zwecke der künstlichen Fischzucht, an den

1) Vgl. Postzollordnung vom 28. Januar 1909 nebst Ausführungsbestimmungen (Zentralbl. f. d. D. R. S. 39). 2) Siehe S. 47.
3) Veredarius, a. a. O. S. 304. 4) Vgl. v. d. B. S. 357.

Postversand von befruchtetem Fischlaich in Brutapparaten und von junger Fischbrut in Glasgefäßen mit Weidenkorbumhüllung.[1]) Während der Beförderung werden diese als dringend aufgelieferten Pakete sorgsam vor Erschütterungen bewahrt und ebenso vor Hitze wie vor Frost geschützt. Sonstige Verhaltungsmaßregeln, die der Absender auf der Sendung niederschreiben kann, werden tunlichst befolgt.[2]) Die Postverwaltung hat sich sogar bereit finden lassen, bei Sendungen mit Fischbrut durch bestimmte, vorher benachrichtigte Postanstalten in die Transportgefäße frisches Wasser unentgeltlich nachfüllen zu lassen.[3]) Für unversehrte Überkunft auch derartiger empfindlicher Sendungen wird demnach seitens der Post weitgehend gesorgt.

Für den unmittelbaren Konsum besorgt diese noch den Transport lebender Krebse, besonders aus den Gewässern Westpreußens und der Oder (Absatz bis Paris), sowie aus Galizien, ferner von Hummern, Austern (Hamburg) und sonstigen Schaltieren.

Eine wichtige Rolle im Postversand lebender Tiere nimmt im weiteren die Vogelzüchterei ein. Die Post befördert lebende Vögel aller Art, soweit sie nicht unter das Vogelschutzgesetz vom 30. Mai 1908 fallen. Insbesondere verschickt der Harz jährlich Tausende von Kanarienvögeln mit Hilfe der Post in alle Welt. Der Versand erfolgt vorzugsweise von St. Andreasberg aus, meist unter Wertangabe und Nachnahme, in kleinen viereckigen Käfigen aus Fichtenholz, die in Pappkästchen mit 2 Fensterchen eingesetzt werden. Der Zwischenraum zwischen Käfig und Pappkarton ist mit wärmendem Grummet ausgefüllt. Die Tierchen erreichen auf diese Weise, mit Futter und Wasser (Schwämmchen) hinreichend versehen, auch entferntere Ziele und werden bis nach Ungarn, der Schweiz, Frankreich, den Niederlanden und Dänemark abgesetzt.[4])

Von weiteren lebenden Tierarten, die der Post zur Beförderung anvertraut werden, seien in bunter Reihe angeführt:

Lebende Bienen, die gewöhnlich in briefförmigen Holzkästchen, gegen Temperaturwechsel und Feuchtigkeit geschützt, mit

1) Arch. f. P. u. T. 1882, S. 425.
2) Ausf. Best. zu § 24 der P. O. (Abschn. V 1 der A. D. A. f. P. u. T.).
3) Archiv f. P. u. T. 1897, S. 346.
4) Deutsches Postarchiv 1877, S. 142.

der Briefpost transportiert werden, auch aus Österreich und Italien, sogar syrische Bienenköniginnen und Arbeitsbienen aus Beirut[1]);

Blutegel, lebendes Geflügel in Körben, Eichkätzchen in Käfigen, Hunde in Kisten und Körben, Affen, Waschbären, Schlangen. Auch junge Löwen sind vereinzelt in Paketen an ihre Bestimmung gelangt.[2]) Dagegen hat die Post sich wohl mit Recht veranlaßt gesehen, die Beförderung lebender Schweine als unvereinbar mit dem Postbetrieb ausdrücklich abzulehnen.[3])

Als Beweis für die Fürsorge, welche die Post den Sendungen mit lebenden Tieren angedeihen läßt, sei am Schlusse dieses Abschnitts noch einer besonderen, wohl einzig dastehenden Einrichtung des Paketpostamts in Berlin gedacht, dessen Eingang an lebenden Tieren täglich im Durchschnitt 25 Stück beträgt.[4]) Für diejenigen Tiere, die gezwungen sind, daselbst einen längeren Aufenthalt zu nehmen, z. B. postlagernd adressierte, die bestimmungsgemäß 2 × 24 Stunden zur Abholung bereit gehalten werden müssen[5]), und die in ihrem Behältnis nicht gut verbleiben können, sei es, daß dieses für einen längeren Aufenthalt zu eng ist, sei es, daß die Tiere sich schlecht befinden, ist in der Packkammer des Berliner Paketpostamts ein besonderer Käfig als Logierhaus eingerichtet, bestehend aus einigen größeren und kleineren Abteilungen. Die ersteren sind für Hunde und andere größere Vierfüßler bestimmt und ständig mit Strohschüttung versehen, die letzteren, deren Boden mit Sand bedeckt ist, für Vögel. Für Amphibien wird ein besonderer Behälter mit Wasser bereit gehalten. In jedem Käfig befindet sich je ein Napf mit Futter und Wasser, und wenn im Einzelfall über die Art des Futters Zweifel bestehen, wird kurzer Hand darüber bei einer Tierhandlung Erkundigung eingezogen. Die entstehenden mäßigen Verpflegungskosten (Mindestsatz 10 Pf. täglich) werden von den Empfängern oder im Fall der Rücksendung von den Absendern eingezogen. Über den Logierbesuch der Käfige besteht eine Art Fremdenbuch, in dem mannigfache Arten von Tieren verzeichnet stehen, wie Hunde, Katzen, Gesellschaftsvögel, Zwergpapageien, Uhus, Füchse u. a. m.

1) D. V. Z. 1887, S. 223.
2) D. V. Z. 1895, S. 425.
3) D. V. Z, 1906, S. 175.
4) Vgl. D. V. Z. 1903, S. 107.
5) § 41 der P. O.

Wie die Ausführungen des vorstehenden Abschnitts erkennen lassen, ist es eine ziemliche Reihe von meist leichtgewichtigen Waren, denen der billige, regelmäßige, schnelle und pünktliche, sichere und dabei bequeme Postgüterverkehr für die Versendung von den Produktionsstätten aus und selbstverständlich auch weiter von den Handelsstätten aus zu statten kommt. Je nach der Art der Waren tritt für diese hierbei das eine oder andere der Momente als wesentliches Transporterfordernis in den Vordergrund, insbesondere die Sicherheit oder Schnelligkeit, deren verschieden mögliche Abstufungen im Postgüterverkehre den beteiligten Industrien mit mehr oder weniger hochwertigen bzw. verderblichen Waren vorzügliche Dienste leisten. Daß der Deutschen Post als Vermittlerin von Warenverkehr nach Vorstehendem eine gewisse Bedeutung zukommt, wird nicht zu bezweifeln sein. Ein kritisches Urteil über den volkswirtschaftlichen Wert des Postgüterverkehrs als Warenverkehrs läßt sich indessen erst fällen, nachdem seine Folgewirkungen im einzelnen einer näheren Betrachtung unterzogen worden sind.

II. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Postgüterverkehrs als Warenverkehrs.

a. Die Folgewirkungen für den Produzenten.

Die zunächst ersichtliche Folgewirkung der Warenbeförderung durch die Post ist für den Produzenten die hierdurch eintretende Erhöhung des Tauschwerts seiner Waren. Wenn z. B. das Pfund Butter, das in Holstein oder Bayern mit 1 M. bezahlt wird, in Leipzig einen Preis von 1,40 oder 1,50 M. erzielt, so ist dieser höhere Tauschwert durch den Transportprozeß der Post verursacht worden; die Differenz zwischen dem Tauschwert vor und nach diesem Prozeß hat einzig und allein die Post produziert.[1]) Durch diese Tauschwerterhöhung gewinnen manche Gegenstände, die am Ort ihres Entstehens gar nicht oder nur zu geringem Preise verwertbar waren, überhaupt erst die Möglichkeit, in den Verkehr zu gelangen, und damit erst die Eigenschaft von Waren. Wie einzelne Schwergüter, z. B. Holz oder Steine aus abgelegenen Wäldern oder Steinbrüchen, die bisher gar keinen „präsenten Wert" hatten, erst durch Schaffung eines Schienen- oder Wasserwegs versendbar und verwertbar werden[2]), so hilft die Post in gleicher Weise gewissen Klein-

1) Haass, a. a. O. S. 63.
2) Roscher, a. a. O. S. 469.

gütern: die in den Wäldern von Masuren in großen Mengen wachsenden Morcheln, die dort fast unverwertbar sind, werden anderwärts hoch geschätzt und teuer bezahlt, ebenso erhöht sich den Wert der in den Gewässern Westpreußens vorkommenden großen Krebse durch den Postversand ganz wesentlich, desgleichen der Wert der lüneburgischen Heidschnuken-Rücken und von ähnlichem mehr.[1]) Es bilden sich auf diese Weise dank der Paketpost an den natürlich gegebenen Stellen völlig neue Erwerbszweige[2]), und es gelangen Güter in den Verkehr, die früher nicht im Verkehre standen.[3])

Wie jede Verkehrsvervollkommnung, so bewirkt die Organisation des Postgüterverkehrs mit seiner noch immer zunehmenden Verästelung bis in die entlegensten Gegenden auch eine Erweiterung der Absatzfähigkeit für die zum Versand geeigneten Waren, er schafft diesen ein ganz bedeutend erweitertes Marktgebiet. „Der rasche, wohlfeile und verläßliche Versand durch die Post erweitert das Absatzgebiet für viele Waren ungemein“, so bestätigt eine amtliche Denkschrift der Sächsischen Regierung über die Besteuerung der Großbetriebe im Kleinhandel vom Jahre 1902.[4]) Die nächste Folge des erweiterten Absatzes ist auf der einen Seite eine Steigerung der Produktion zur Befriedigung der vermehrten Nachfrage und, dadurch bedingt, eine Erniedrigung der Produktionskosten; auf der anderen Seite tritt aber auch eine Steigerung der Konkurrenz auf seiten der Produzenten ein. Diese werden durch die billige Paketpost mit ihrem einheitlichen Porto für den Warenabsatz gewissermaßen gleichgestellt[5]); insbesondere ist auch der kleine Produzent nunmehr unter gleichen Bedingungen, soweit der Versand in Frage kommt, zum Wettbewerb zugelassen.[6]) Die gesteigerte Konkurrenz und ihr Druck auf die Preise ist wieder ein Ansporn zu möglichst billiger Produktion möglichst vollwertiger Erzeugnisse. Nach den anerkannten volkswirtschaftlichen Grundsätzen resultiert hieraus das Bestreben, die einzelnen

1) Vgl. Artikel „Post“ im Handw. der Staatsw. 2) Hull S. 15.
3) Sax I S. 27; v. d. B. S. 14.
4) „Amtl. Denkschrift der Sächsischen Regierung über die Besteuerung der Großbetriebe im Kleinhandel und die Verhandlung im Sächs. Landtag am 19. März 1902“, mitgeteilt bei Wernicke, „Kapitalismus und Mittelstandspolitik“, Jena 1907, I. S. 248. 5) Vgl. Hull S. 14. 6) v. d. B. S. 357.

Produktionszweige nach gewissen vorteilhaften Standorten (billige Arbeitskräfte, niedrige Steuern) zu gruppieren, die territoriale — nationale und internationale — Arbeitsteilung.[1]) Auch diese Tendenz hilft die Paketpost, wie jede Verkehrsvervollkommnung, fördern.[2]) Wo die Arbeitsteilung nach Maßgabe der gegebenen natürlichen Produktionsbedingungen nicht eintreten kann, da hilft die Post zufolge der durch sie ermöglichten Absatzerweiterung wenigstens, die Überproduktion in neue Absatzgebiete abzulenken[3]), sowie Überfluß und Mangel an den verschiedenen Stellen auszugleichen, und trägt so zur Verhinderung von Absatzkrisen bei[4]), wie besonders beim Obstbau beobachtet worden ist.

Neben der Erweiterung des Absatzes beeinflußt die Paketpost insbesondere die Art des Absatzes in bemerkenswerter Weise. Wenn früher der Absatz, soweit er über den Produktionsort und dessen nähere Umgebung hinausging, zufolge der mangelhaften Transporteinrichtungen für den Kleinverkehr zumeist auf den Grossisten und Zwischenhändler angewiesen war, so wiesen die steigende Konkurrenz und die immer geringer werdenden Gewinne den Produzenten bald auf eine andere Absatzart hin, zu der für viele Waren wieder die Paketpost die Hand bot[5]): auf den Absatz unmittelbar an den Kleinhändler oder an den Konsumenten, den Produzentenhandel, den die Möglichkeit, den Kaufpreis im Nachnahmeverfahren ohne besondere Umstände einzuziehen, also die Möglichkeit eines Verkaufs gegen Barzahlung auch in die Ferne wesentlich fördern half.[6]) Ausschaltung der Engrossortimenter und Zwischenhändler wurde die Parole für den Produzenten.

Ein markantes Beispiel für den Nutzen der Paketpost nach dieser Richtung bietet die Ausschaltung des Zwischenhandels für die landwirtschaftlichen Produkte. Der Butterproduzent in Ostpreußen z. B.[7]) war früher mangels sonstigen Absatzes gezwungen, seine Produkte an Händler abzugeben, die sie meist auf dem Wasserwege nach Königsberg an Großhändler weiterbeförderten und verkauften. Die Großhändler wieder unterhielten Verbindungen mit

1) Sax I S. 29; v. d. B. S. 35.
2) Hull, S. 15. 3) Haass, a. a. O. S. 63.
4) Handelskammer Hannover: „Die Lage des Kleinhandels in Deutschland“, Berlin 1899, S. 259. 5) Vgl. Haass, a. a. O. S. 71.
6) v. d. B. S. 358. 7) D. V. Z. 1883, S. 294.

Berlin, Stettin, Hamburg, Bremen usw. und hatten es völlig in der Hand, den Zwischenhändlern die Preise zu bestimmen, sie bei mäßiger Zufuhr zu erhöhen, bei reichlicher zu vermindern. Kein Wunder, daß die Zwischenhändler auch ihrerseits die Preise den Produzenten gegenüber von vornherein drückten. Schließlich trugen die letzteren sämtliche Unkosten, die Gewinne der Zwischen- und Großhändler und die entstehenden Frachtkosten, indem sie die Butter entsprechend billiger ablassen mußten, sodaß sich der Absatz oft kaum noch lohnte. Zudem konnte die so verteuerte und durch die Zeit des langsamen Transports und der Lagerung in ihrer Qualität ungünstig beeinflußte Butter auf den Buttermärkten der Großstädte nicht mit Erfolg konkurrieren. Als indessen die Einrichtung des billigen Paketportos aufkam, erschloß sich den Butterproduzenten mit einem Male das ganze Reich als unmittelbares Absatzgebiet. Auf schnellem und billigem Wege konnten sie nunmehr ihre Butter unter Umgehung der verteuernden Händler und Großabnehmer in frischem Zustande unmittelbar an den Kleinhändler oder Konsumenten in der Ferne absetzen und auf diese Weise allenthalben erfolgreich auf dem Buttermarkte konkurrieren. Den größten Nutzen aus dieser Neuerung zog der kleine Produzent. Da die Großhändler die Butter nur in Kübeln von 33 Pfund (sogen. „Steinen") abnahmen, mußte der über einen kleinen Viehstand verfügende Landwirt die produzierte Butter solange aufsammeln, bis dieses Quantum erreicht war, wodurch die Qualität litt, oder jene an Ort und Stelle als Stückbutter verkaufen. In beiden Fällen war der Erlös geringer. Heute ist es gerade der kleine Produzent, der neben den Molkereigenossenschaften die frische Butter und sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse täglich im Postversand absetzt, meist unter Benutzung des Nachnahmeverfahrens, des besten Mittels gegen die Unsitte des Borgens. Der Restaurateur, Speisewirt oder Privatkunde in der Stadt nimmt ihm gern seine Produkte ab und bezahlt sie wegen ihrer sicheren Reinheit und unmittelbaren Frische selbst mit einem etwas höheren Preise, als am Orte selbst, wo er sie beim Zwischenhändler vielleicht in abgelagertem Zustande kaufen müßte.[1]) Vermehrung des Viehstandes, bessere Ernährung des Viehs und damit Verbesserung der Waren sind schließlich die

1) Vgl. Anonyme Broschüre S. 25.

weiteren Vorteile, die der dank der Paketpost mögliche erweiterte und unmittelbare Absatz ihrer Produkte der Landwirtschaft bringt.

Ähnlich wie bei ihr gestalteten sich die Verhältnisse in anderen Produktionszweigen, z. B. in der Fischindustrie und dem Fleischereigewerbe. In vielen Fällen hat die Ermöglichung billiger direkter Beziehungen auf weite Entfernungen mit Hilfe der Post dem Erwerbfleiß erheblichen Vorschub geleistet und die Produktion zufolge Ausschaltung des Zwischenhandels besser gestellt.

Auch die modernste Stufe in der Ausschaltung des Zwischenhandels, die Gründung auswärtiger Geschäftsfilialen, die neuerdings vielfach von seiten der Fabrikanten neben dem Postpaketversand an die Konsumenten stattfindet, wird zum Teil durch den Kleinwarenverkehr der Post gefördert[1]); denn der Gründung derartiger Filialen geht meist ein lebhafter Verkehr von 5 kg-Paketen voraus[2]), und die Ergänzung des Filiallagers geschieht auch zum Teil durch die Paketpost, häufiger allerdings durch Bahnfracht. Solche Filialen werden z. B. von Schokoladenfabrikanten, Delikatessen- und Butterproduzenten, Kaffee- und Teelieferanten sowie Zigarrenfabriken errichtet, doch auch von Wollwaren, Schuhen, Schirmen, Herrenartikeln und Tuchen wird der unmittelbare Absatz durch Filialgründungen der Fabriken zu erweitern gesucht.[3])

Nicht zu vergessen ist bei der Ausschaltung des Zwischenhandels, dieser hervorragenden Folgewirkung des Postgüterverkehrs für den Produzenten, der wohltuende Einfluß jenes auf die Hausindustrie, der er den direkten Bezug der Rohstoffe vom Fabrikanten und die Versendung der fertiggestellten Waren oder Halbfabrikate unmittelbar an ihn zurück, unter Ausschluß der Zwischenhändler (Zwischenmeister), gestattet. Hull hebt bei der Textilindustrie und Bekleidungsbranche hervor[4]), daß ein reger Verkehr von Paketen zwischen den Hauptsitzen dieser Industrie und den benachbarten Dörfern mit Hausindustrie stattfindet, wozu die billige Lokalzone (25 Pf. für 5 kg und 5 Pf. für jedes weitere kg) wesentlich beiträgt. Ebenso betont Fischer[5]), daß die Hausindustrie durch

1) Hull, S. 70. 2) Haass, a. a. O. S. 71.
3) Amtl. Denkschr. d. Sächs. Reg., S. 248 a. a. O.
4) Hull, S. 49/50 u. 54.
5) In dem Artikel „Post" im Handw. der Staatsw.

direkten Bezug von Rohstoffen für Stickerei, Weberei usw. neu belebt worden sei.

Schließlich hat das Handwerk nach dieser Richtung gleichfalls seinen Vorteil von der Paketpost. Der Schlosser, der Baubeschläge, und der Schreiner, der Fourniere braucht, bezieht diese sowie seine Werkzeuge neuerdings gleichfalls unmittelbar vom Produzenten, unter Ausschaltung des Zwischenhandels.[1]) Ebenso hält sich der Maßschneider das Onus eines Tuchwarenlagers vom Halse, indem er die nötige Ware von Fall zu Fall auf Grund von Musterkarten unmittelbar bei der auswärtigen Fabrik bestellt und in Postpaketen bezieht.[2])

Nach alledem wird eine befruchtende Wirkung der Paketpost auf die Produktion anzuerkennen sein: Erhöhung des Tauschwerts der Waren und Bildung völlig neuer Erwerbszweige, Erweiterung und Verbilligung der Produktion, Anregung zu Qualitätsleistungen zufolge der erhöhten Konkurrenz, lohnenderer Absatz zufolge Ausschaltung des Zwischenhandels in Industrie, Landwirtschaft und Handwerk, — das sind die Hauptvorteile des Postgüterverkehrs für die beteiligten Erwerbszweige, denen als Schattenseiten nur der für den Einzelnen verschärfte Konkurrenzkampf und die Übernahme des Handelsrisikos beim unmittelbaren Absatz gegenüberstehen. „Die Paketpost ist, wie jedes andere Gütertransportmittel, für den Warenproduzenten eine wesentliche Voraussetzung seines Warenabsatzes."[3])

Als hervorragendes, gleichfalls von der Deutschen Post gebotenes Hilfsmittel für den Warenabsatz möchte hier die Einrichtung der Warenproben genannt werden. Warenmuster und Proben, die keinen Handelswert haben, können in der Voraussetzung, daß ihre Versendung nicht zu einem Handelszwecke geschieht[4]), gegen die billige Gebühr von 10 Pf. bis zu 250 g und 20 Pf. bis zu 350 g nach dem Inland, Österreich-Ungarn und Luxemburg, von 5 Pf. für je 50 g bis zum Meistgewichte von 350 g nach dem übrigen Auslande versandt werden.[5]) Die Warenproben müssen nach ihrer Form,

1) Troeltsch, Über die neuesten Veränderungen im deutschen Wirtschaftsleben, Stuttgart 1899, S. 107. 2) Sombart, a. a. O., Bd. I S. 599.

3) Haass, a. a. O. S. 63. 4) Weiteres hierüber s. S. 108 ff.

5) Vgl. § 10 der P. O. und §§ 2 und 5 des Weltpostvertrags vom 26. Mai 1906 (R. G. Bl. 1907, Nr. 41).

Verpackung und Beschaffenheit zur Beförderung mit der Briefpost[1]) geeignet sein, dürfen 30 cm in der Länge, 20 cm in der Breite und 10 cm in der Höhe, oder, wenn sie Rollenform haben, 30 cm in der Länge und 15 cm im Durchmesser nicht überschreiten und sind unter Band, in offenen Umschlägen oder Kästchen, Säckchen usw. einzuliefern, sodaß der Inhalt leicht geprüft werden kann. Der Produzent ist durch diese Einrichtung in der Lage, Proben seiner Waren — selbst Gegenstände aus Glas, Flüssigkeiten, Öle, fette Stoffe, Pulver sind unter bestimmten Bedingungen zugelassen — nach allen Teilen des In- und Auslandes zu übermitteln und ohne sonderliche Nebenkosten auch den Abnehmern in weitester Ferne einen Kauf nach Probe zu bieten. Da er den Mustersendungen außer seiner Firma auch handschriftliche Vermerke über Nummern, Preise, Gewicht, Maß, Ausdehnung, Herkunft, Natur und verfügbare Menge der Waren beifügen darf, hat sich die Einrichtung in bedeutendem Umfang entwickelt. Weit über 90 Millionen Warenproben haben 1907 die drei Postverwaltungen im Deutschen Reich zu bearbeiten gehabt, davon etwa ein Fünftel von oder nach dem Auslande. Anerkanntermaßen gelten die Warenproben als „Vortruppen aller kaufmännischen Beziehungen und Pioniere des Austauschs aller Erzeugnisse"[2]), ein ebenso notwendiges als billiges und deshalb willkommenes Mittel zur Erschließung von Absatzgebieten und eine Erleichterung des Handelsverkehrs bei der Ein- und Ausfuhr.[3])

b. Die Folgewirkungen für den Konsumenten.

Die vorbeschriebenen Folgewirkungen des Kleingüterverkehrs der Post für die Produktion kommen zu einem beträchtlichen Teile den Konsumenten zugute. Der zufolge der billigen Paketpost vermehrte Absatz, die Erniedrigung der Produktionskosten und besonders der gesteigerte Wettbewerb unter den Produzenten bewirken vor allem eine Verbilligung der Warenpreise zugunsten der Konsumenten. „Bei allen Marktgütern hat die Verbilligung und Vervollkommnung des Transports ein Sinken der Durchschnittspreise ihres Marktgebiets zur Folge."[4]) Diese volkswirtschaftliche

1) Warenproben gelten nach § 1 der P. O. als „offene Briefe".

2) Jung, Die Entwicklung des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren, Leipzig 1893, S. 113.

3) Vgl. Art. „Post" im Handw. der Staatsw. 4) Sax I S. 21.

Erfahrung wird bei der Vervollkommnung des Kleingüterverkehrs durch die Post bestätigt.

Der durch sie ermöglichte unmittelbare Verkehr zwischen Konsumenten und Produzenten erhöht diese günstige Wirkung der Preisverbilligung für den ersteren noch weiter, zufolge Ersparnis der Kosten des Zwischenhandels. FISCHER[1]) hebt mit Grund hervor, daß sich durch die Paketpost in vielen Gewerbe- und Produktionszweigen ein unmittelbarer Verkehr zwischen Konsumenten und Produzenten entwickelt habe, der früher durch Zwischenhändler in unnötiger Weise erschwert und verteuert wurde. Heute werden „viele Waren des täglichen Bedarfs, Nahrungs- und Genußmittel, wie Kaffee, Tee und wertvollere Kolonialwaren, sowie Zigarren in den bekannten Sortimenten, selbst von der sogen. ‚besseren Bevölkerung' in immer steigendem Maße vom Großhändler bzw. Fabrikanten bezogen, wobei der billige Einheitssatz für 5 kg-Pakete sehr ins Gewicht fällt.“ [2]) Und wo für den einzelnen Konsumenten der unmittelbare Bezug nicht lohnt, finden oft gemeinsame Bezüge auf Grund von Sammelbestellungen statt, besonders aus der Beamtenschaft. Auch Angestellte, Meister und Vorarbeiter vieler Fabriken und Großbetriebe sammeln von ihren Kollegen Aufträge zur Lieferung von Waren, die sie direkt von der auswärtigen Fabrik beziehen.[3]) So hilft die Paketpost die Tendenz, den verteuernden Zwischenhandel auszuschalten, dem Konsumenten in gleicher Weise wie dem Produzenten fördern.

Weiter zeitigt die Vervollkommnung des Kleingüterverkehrs durch die Post eine genauere örtliche und zeitliche Ausgleichung der Warenpreise innerhalb umfangreicher Gebiete[4]), eine gleichmäßige Preisbildung. Wie die Produzenten, so werden auch die Konsumenten im ganzen Reiche durch die Paketpost mit ihren einheitlichen Tarifsätzen gewissermaßen gleichgestellt[5]) und in die

1) Im Artikel „Post“ im Handw. der Staatsw.

2) SCHÄFFERS (Sekretärs der Handels- und Gewerbekammer in Reutlingen) Bericht: „Zur Lage des Zwischenhandels im allgemeinen“, mitgeteilt bei WERNICKE, S. 209 a. a. O.

3) Bericht über den 7. Verbandstag der Rabattsparvereine Deutschlands, der diese Sammelaufträge verurteilt und den Boykott der Lieferer vorschlägt; entnommen dem Leipziger Tageblatt Nr. 201 vom 22. Juli 1909.

4) SAX 1, S. 23.

5) HULL, S. 14.

Lage gesetzt, auch aus entfernten Gegenden die Waren zu jeder Zeit billig, schnell und bequem auf dem Postwege zu erlangen, also die wirtschaftlichste Wahl beim Bezuge zu treffen. Kein Produzent kann demzufolge seine Preise auf die Dauer hochhalten, wenn er im Wettbewerbe bestehen will, die Preisbildung und damit die Bedarfsversorgung der Konsumenten wird gleichmäßiger.

Die letztere ist aber durch die Paketpost nicht nur billiger und gleichmäßiger, sondern auch vielseitiger geworden. Die Schätze des Meeres und der Binnengewässer, die früher nur eine räumlich begrenzte Verwertung finden konnten, sind jetzt zu einem allgemein zugänglichen Mittel der Volksernährung geworden[1]), und auch der Minderbemittelte kann die schmackhafte Gabe des Meeres für seinen bescheidenen Tisch erwerben[2]), die der ausgedehnte, unaufgehaltene Päckereibeförderungsdienst rasch und sicher in wenigen Stunden von den Gestaden der Ost- und Nordsee bis tief ins Reich hineinführt.[3]) Dank des schnellen und bequemen Postversandes liegt es im Belieben der Hausfrau, die Produkte jeden Landstrichs des großen Deutschen Reichs mit verhältnismäßig geringen Transportkosten ihrer Hauswirtschaft dienstbar zu machen, sei es im unmittelbaren Bezuge, sei es durch Vermittlung des Kleinhändlers. Das Familienblatt „Fürs Haus“ hat das billige Paketporto nicht mit Unrecht den „besten Freund der deutschen Hausfrau“ genannt.[4]) Kommt doch gerade der Postversand der Lebens- und Genußmittel einschl. der landwirtschaftlichen Erzeugnisse vorzugsweise dem Haushalte zu statten. Die Bedarfsversorgung wird vielseitiger, neue Bedürfnisse werden geweckt und befriedigt, zum Teil auch durch den Postbezug aus dem Auslande: „Die Blumen, die heute noch an der Riviera grünen, füllen nach 3 Tagen duft- und farbenfrisch die Blumenhallen Berlins, die Produkte des Sennereibetriebs auf den Vogesenbergen und in der Schweiz eilen auf schnellstem Wege nach den deutschen Konsumstätten, wohin ebenso das Geflügel der ungarischen Pußta seine Massenwanderung vollzieht.“ [5])

Von allen Konsumenten den größten Vorteil von der Einrichtung der Paketpost hat die Bevölkerung der Landstädte,

1) VEREDARIUS, a. a. O. S. 304.

2) D. V. Z. 1882, S. 400.

3) Arch. f. P. u. T. 1881, S. 513.

4) D. V. Z. 1882, S. 400.

5) JUNG, Der Weltpostverein usw., S. 27.

Dörfer und Weiler, „lange Zeit ein Stiefkind der öffentlichen Verkehrsverwaltungen“ [1]), wie eine Gegenüberstellung der früheren und jetzigen Art ihrer Bedarfsversorgung ergibt. Vor Einführung eines schnellen Kleingüterverkehrs waren diese Bewohner der vom Verkehr abgeschnittenen, industrie- und erwerbsarmen Kleinstädte und Dörfer ausschließlich auf den vielfach einzigen Warenhändler am Ort angewiesen, der schließlich neben der Bekleidung auch Kaffee, Zucker, Eisen, kurz alle Bedarfsartikel feilhielt. [2]) Seinen Bedarf an Modeneuheiten bezog der Krämer einmal, auch zweimal jährlich durch persönlichen Einkauf beim Grossisten in der Stadt oder auf der Messe, wobei er nur solche Waren bezog, von denen er sicheren Absatz voraussetzen konnte, oder auf die ihm vielleicht vorher die Bestellungen erteilt waren. Die durchschnittlich von seinen Kunden gewünschte Qualität war ihm maßgebend. „Er konnte aber, selbst wenn er den natürlichen Vorteil als einziger Lieferant am Orte nicht ungebührlich ausnutzte, auch nicht besonders billig verkaufen, da sein Einkauf an sich zu kostspielig und sein Absatz nur sehr beschränkt war. Noch schlimmer waren die Landbewohner auf vereinzelt liegenden Gütern, Kolonien usw. daran, sie wurden eine Beute der umherziehenden Händler und mußten Preise zahlen, die mit dem eigentlichen Werte der meist nur auf das Auge wirkenden Artikel in keinem Verhältnis standen.“ Eine Reise nach der nächsten Stadt zwecks Einkaufs der Waren kam als zu teuer und umständlich wenig in Betracht.

Wie gründlich hat die Paketpost den Bewohnern der Landstädte, Dörfer und Gehöfte aus diesen Verhältnissen herausgeholfen! Früher eine beschränkte, dabei teure Befriedigung der Bedürfnisse, teilweise durch minderwertige Waren, heute die unmittelbare Zulassung zu allen Produktionsquellen unter den gleich günstigen Bedingungen, wie sie für den Groß- und Mittelstädter vorhanden sind. „Heute ist niemand mehr, und wohnt er noch so entlegen, für seine Haus- und Wirtschaftsbedürfnisse vom allgemeinen Verkehr abgeschnitten oder von einzelnen wenigen Lieferanten abhängig. Wo immer etwas Neues gut und billig geschaffen wird, ohne sonderliche Mehrkosten steht es dem Forstmann im einsamen Waldhause, sowie dem Gutsbesitzer und Dorflehrer dank der Paketpost genau so zur Verfügung wie dem Städter.“ [1])

1) JUNG, Die Entwicklung des Deutschen Post- und Telegraphenwesens usw., S. 41.

2) Handelskammer Hannover: „Die Lage des Kleinhandels usw.“, S. 258.

Für die Bedarfsversorgung der außerhalb der Groß- und Mittelstädte wohnenden Konsumenten hat sich eine besondere Art von Geschäften gebildet, die Versandgeschäfte, die zumeist Waren aller Branchen (Haushaltungsgegenstände, Manufaktur- und Kurzwaren, Schmucksachen, Nahrungsmittel u. a. m.) oder auch Spezialartikel (Tuche) zum Versand an diese Konsumenten bringen und ihren Betrieb lediglich auf der Basis des billigen Einheitsportos einrichten und unterhalten. [2]) SOMBART betont, daß das Versandgeschäft, eines der vielen legitimen Kinder, die der Kapitalismus mit der modernen Verkehrsentwicklung gezeugt habe, erst möglich geworden sei, nachdem u. a. das 50 Pf.-Paketporto, das Nachnahmeverfahren und ähnliche Einrichtungen des modernen Verkehrs geschaffen worden seien [3]), und ebenso hebt PHILIPPOVICH hervor, daß den Versandgeschäften ihre Aufgabe, die Ware an den auswärtigen Besteller im kleinen in jedem Ausmaße zuzuführen, vor allem durch rasche und billige Postverbindungen, insbesondere durch den billigen Pakettarif, ermöglicht wird. [4]) Die Kleinstädte und Dörfer sind das erste und natürliche Absatzgebiet für die Versandgeschäfte, welche die Bedarfsausweitung für die Praxis des Warenabsatzes dahin erst nutzbar machen. [5]) Auf Grund der in Massen alljährlich womöglich mehrere Male hinausgesandten reichhaltigen Kataloge sind die ländlichen Konsumenten in der Lage, ihre Auswahl in Ruhe und unbeirrt durch das Zureden der Verkäufer zu treffen. So bezieht der Gutsbesitzer auf diesem Wege seinen Gesellschaftsanzug, seine Stiefel und Kravatten, die Toiletten und den Schmuck seiner Frau und Tochter, Tanzschuhe und Galoschen, Handschuhe und feinere Seifen, besseres Schreibpapier und guten Tabak. [6]) Hauptsächlich in den Gegenständen der vielseitigen Textilindustrie und Bekleidungsbranche, für welche die frühere Bezugsart durchaus unzulänglich war, erfolgt heute ein umfangreicher Bezug von den Versandgeschäften, die durch Auswahlsendungen und Ge-

1) „Die Lage des Kleinhandels“, a. a. O. S. 259.

2) Amtl. Denkschr. der Sächs. Reg., S. 248 a. a. O.

3) SOMBART, a. a. O., Bd. II S. 379.

4) PHILIPPOVICH, Grundriß der politischen Ökonomie, Tübingen 1907, S. 121. 5) SOMBART, II S. 381. 6) Anonyme Broschüre, S. 27.

währung des Umtauschs den Konsumenten hierbei weitgehend entgegenkommen.[1]) Doch auch der einfache Bauer befriedigt außergewöhnliche Bedürfnisse, wie Geschenke aller Art, Galanteriewaren, Genußmittel usw. durch Postbezug daselbst.[2]) Eine Postkarte genügt, um dem Besteller binnen wenigen Tagen die gewünschte Ware vielfach franko auf dem Postwege bis ins Haus zu schaffen. Das ganze Verfahren ist bis zum Einziehen des Preises durch Nachnahme außerordentlich bequem, ein bei der Schwerfälligkeit mancher Landbewohner nicht zu unterschätzender Vorzug. Dabei kann er auf gute und frische Ware rechnen, da das Versandgeschäft auf die gute Bedienung des Beziehers besonderen Wert legen muß, um sich dessen weitere Bestellungen zu sichern. — Bei diesen unverkennbaren Vorzügen des Versandgeschäfts ist es nicht zu verwundern, daß nicht nur auf dem Lande, sondern auch in mittleren Städten in vielen Kreisen der bürgerlichen Gesellschaft, zumal bei den Damen, eine hergebrachte Vorliebe für den Bezug von auswärtigen Versandgeschäften besteht, die durch geschmackvolle Kataloge die Kauflust immer von neuem anregen.[3]) Demzufolge haben sich selbst Spezialgeschäfte und Warenhäuser teilweise auf das durch die billige Paketpost ermöglichte Versandgeschäft geworfen und versenden bis ins letzte Dorf, bis in die kleinste, fernste Provinzialstadt, bis in andere Staaten täglich Hunderte von Paketen.[4]) Große Warenhäuser, wie z. B. Wertheim in Berlin, unterhalten besondere Versandabteilungen bedeutenden Umfangs.[5])

Zusammenfassend: man wird die Wirkungen der Paketpost für den Konsumenten wohl nur als günstige ansprechen können; sie verbilligt ihm die Warenpreise, schafft beständigere Preise, die „wirtschaftlich und sittlich ein großer Segen“[6]) sind, ermöglicht ihm eine gleichmäßigere und vielseitigere Befriedigung seiner Bedürfnisse und schafft besonders den Landbewohnern und Kleinstädtern den Anschluß an

1) „Die Lage des Kleinhandels“, S. 260 a. a. O. 2) Vgl. Anm. 6 S. 93.
3) Bericht der Handelskammer Osnabrück, mitgeteilt bei Wernicke, a. a. O. S. 216.
4) Schmoller, Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre, 2. Teil, Leipzig 1904, S. 38.
5) Vgl. Göhre, Das Warenhaus, 12. Band des Serienwerks „Die Gesellschaft“, herausgeg. von Martin Buber. 6) Roscher, a. a. O. S. 469.

den allgemeinen Warenverkehr, den ihnen die auf der Basis des Postgüterverkehrs beruhenden Versandgeschäfte in zusagender Form weiter vermitteln.

c. Die Folgewirkungen für den Handel.

Die Beleuchtung der Folgewirkungen, welche die Organisation des Postgüterverkehrs als Warenverkehrs für die Produzenten und Konsumenten zeitigt, hat bereits ergeben, daß dieser die auf beiden Seiten bestehende Tendenz der Ausschaltung des Zwischenhandels wesentlich fördern hilft. Der Fabrikant tritt beim Bezuge seiner Rohstoffe und Halbfabrikate in unmittelbare Fühlung mit der Produktionsquelle, beim Absatze seiner Waren mit dem Konsumenten, der letztere überspringt den Detailhändler am Orte: überall herrscht die Parole, sich vom Handel unabhängig zn machen und dadurch Kosten zu sparen[1]), und die billige Paketpost ist ein wichtiger Faktor in dieser Rechnung. „Der billige Einheitstarif gehört zu den wirksamsten Mitteln, die zur Ausschaltung des Zwischenhandels angewendet werden“.[2])

Damit erschwert allerdings die Paketpost den an und für sich schwierigen Kampf, den der Zwischenhandel, zumal der Kleinhandel, gegen die verschiedenen Fronten zu führen hat, gegen die industriellen Großbetriebe und ihre Filialgeschäfte, gegen die Versandhäuser, deren Entstehung er zudem der Post zu verdanken hat, gegen den kapitalistischen Warenhandel in Warenhäusern und Konsumgeschäften, gegen den Wander- und Hausierhandel, die alle mehr oder weniger den Zwischenhandel ausschalten und schädigen. Daß bei dieser Sachlage aus den beteiligten Händlerkreisen, insbesondere aus dem eigentlichen Geschäftsfelde der Versandhäuser, den Landstädten, Vorwürfe gegen die Einrichtung des Postgüterverkehrs laut werden, ist nicht zu verwundern; auf den ersten Blick erscheinen diese Klagen gar nicht unberechtigt. Schädigt aber die Eisenbahn mit ihrer Möglichkeit billigen Massenbezugs nicht ebenso den Kleinhandel? Würde hiernach die mitunter in Vorschlag gebrachte Erhöhung des Paketportos, vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse hier ganz abgesehen, dem Zwischenhandel erheblich helfen?

1) Troeltsch, a. a. O. S. 106/7.
2) Amtl. Denkschr. der Sächs. Reg., S. 247 a. a. O.

Wohl kaum: die Tendenz der Ausschaltung des Zwischenhandels ist einmal in ausgeprägtem Maße vorhanden, „wir stehen in einem Emanzipationskampfe größten Umfangs, durch den sich die Produzenten und Konsumenten vom Handel im ganzen oder von einzelnen Gliedern desselben zu befreien streben“.[1] „Die starke Fernwirkung der modernen Verkehrsmittel hat an manchen Stellen die früher notwendigen Vermittler entbehrlich gemacht“[2], daran läßt sich auch durch Verkehrserschwerungen, die an und für sich im Inlande naturwidrig sind, nichts mehr ändern. Dabei verkennt jener Vorschlag gänzlich die Vorzüge, die der billige Postgüterverkehr doch auch für den Zwischen- und besonders den Kleinhändler mit sich bringt.

Dank der Einrichtung der regelmäßigen, billigen, schnellen und pünktlichen, sicheren und dabei bequemen Paketpost ist der Kleinhändler in der Lage, verlangte oder bestellte Waren, die er nicht vorrätig hat, sich rasch und billig auf dem Postwege zusenden zu lassen und dabei bestimmte Ablieferungstermine an die Konsumenten einzuhalten. Auch enthebt ihn die Möglichkeit, seine Vorräte jederzeit mit Beschleunigung durch Postbezug zu ergänzen, des Zwanges, ein unwirtschaftliches größeres Lager von Vorräten zu unterhalten.[3] Damit entfällt für ihn ein wesentlicher Anlaß, sich für seine Bezüge der Vermittlung des Großhandels, der Engrossortimenter, zu bedienen: der Kleinhändler vermag also für seinen Betrieb den Zwischenhandel mit Hilfe der Post gleichfalls auszuschalten und so seinen Einkauf zu verbilligen.[4] Dabei kommen die Produzenten den Detailhändlern erfahrungsgemäß insofern entgegen, als sie ihnen sogen. „Auswahlsendungen“, z. B. in der Konfektionsbranche, zuschicken.[5]

Die Verbilligung des Einkaufs läßt den Kleinhändler besser gerüstet in die gerade in diesem Stande große Konkurrenz eintreten, und der gesteigerte Wettbewerb, dem er zufolge der Paketpost ausgesetzt ist, spornt ihn andererseits an, selbst die Bedürfnisse der Konsumenten möglichst gut zu befriedigen[6] und ihnen nur frische und einwandfreie Waren zuzuführen, wozu ihm in vielen Fällen dieselbe Paketpost die Mittel an die Hand gibt.

1) Troeltsch, a. a. O. S. 105. 2) v. d. B. S. 357. 3) Hull, S. 69.
4) Sax I S. 224. 5) Gefl. Auskunft der Detaillistenkammer in Hamburg.
6) v. d. B. S. 42.

„Im übrigen kann immer nur ein Teil des täglichen Bedarfs durch direkten Bezug in Paketen gedeckt werden. Die Bedürfnisse sind viel zu mannigfaltig und vielseitig, als daß eine völlige Verdrängung des Zwischen- und Kleinhändlers möglich wäre. Es würde für den einzelnen Konsumenten undurchführbar sein, eine allseitige Befriedigung seiner Bedürfnisse von den verschiedensten Produzenten und Großhändlern her lediglich durch Postpakete herbeizuführen. Gerade die eingetretene Steigerung und Vervielfältigung der Bedürfnisse, die noch immer fortschreitet, sichert dem Vermittlungshandel, der jedem Konsumenten in nächster Nähe ein Lager bereit hält, ein großes Arbeitsgebiet.“[1] Zudem gibt es noch Tausende und Abertausende, die sich aus den verschiedensten Gründen zur Ausschaltung des Zwischenhandels nicht entschließen können, von den Produzenten, weil sie die Übernahme des Handelsrisikos scheuen[2], von den Konsumenten, weil sie durch persönliche Beziehungen oder kleine Sondervorteile (Rabattmarken, Zugaben) an den Zwischenhändler im Orte sich gebunden fühlen.

Wenn hiernach eine Beiseiteschiebung des Zwischen- bzw. Kleinhandels durch die Paketpost behauptet wird, so trifft dies nur bis zu einem gewissen Grade zu. Zuzugeben ist, daß der unmittelbare Postbezug der Produzenten und Konsumenten dem Zwischenhandel einen Teil seines Geschäftsfeldes abgegraben hat. Dafür bringt ihm die Paketpost auf der anderen Seite aber auch die genannten unverkennbaren Vorteile.

d. Die Folgewirkungen für die Allgemeinheit.

Überblicken wir schließlich im Zusammenhange die Folgewirkungen, wie sie nach Vorstehendem aus dem Postgüterverkehr als Warenverkehr für die einzelnen Stände der Produzenten, Konsumenten und Handeltreibenden erwachsen, vom Standpunkte des Allgemeinwohls aus, um zu einem endgültigen Urteil über den Wert der Einrichtung für die Volkswirtschaft zu gelangen.

Der Vorwurf, daß die Post durch ihren Güterverkehr den Zwischenhandel, besonders den Kleinhandel schädige, wird ohne weiteres mit dem Hinweis auf das Gemeinwohl abzutun

1) v. d. B. S. 358.
2) Conrad, Schriften des Vereins für Sozialpolitik 38, S. 118.

sein. Wenn z. B., wie TROELTSCH [1]) berichtet, eine genaue Untersuchung der Aachener Kolonialwarenhandlungen Ende der achtziger Jahre ergab, daß die Hälfte aller Nahrungsmittel mit einem Zuschlage von über 25 Proz. belastet war, und wenn nach derselben Quelle die Wirkung des Detailhandels für den Tabakkonsum laut amtlicher Erhebung sich darin zeigt, daß die gangbarste Sorte Zigarren mit 41—66 Proz., Zigarretten mit 25—50 Proz. Zuschlage gegenüber dem Fabrikengrospreis belastet waren, so wird man der Paketpost kaum einen begründeten Vorwurf aus ihrer Beihilfe zur Erniedrigung dieser ungerechtfertigt hohen Preise machen dürfen. Durch deren Herabminderung auf eine angemessene Stufe sind dem Detailhandel selbstverständlich Gewinne entgangen, aber man kann wohl sagen, unverdiente und für die Allgemeinheit schädliche Gewinne. Es ist vielmehr einer der Triumphe moderner Verkehrsmittel, wie der Post, daß sie den Handel an gewissen Stellen ausschalten, daß trotz weiter Entfernungen der unmittelbare Verkehr zwischen Produzenten und Konsumenten ermöglicht wird [2]); denn „der Gewinn der Handelsbeziehungen an Unmittelbarkeit mit Entfall der Vermittlungsspesen ist als Gewinn der Gesamtwirtschaft zu buchen, obschon natürlich diejenigen, deren Erwerb in der Vermittlung bestand, unter dem Übergange leiden.“ [3]) Deren Einbuße wird weit überwogen durch den Nutzen, den die Gesamtheit aus dem Postgüterverkehr mit seiner Ausschaltung des Zwischenhandels zieht. [4])

Im übrigen hat sich die Paketpost erwiesener- und anerkanntermaßen zu einem wichtigen, vielfach unentbehrlichen Hilfsmittel der Gütererzeugung und des Güterverbrauchs entwickelt: sie zeigt eine verkehrschaffende Wirkung, verallgemeinert Absatz und Bezug bis in die entlegensten Gegenden, schließt die wirtschaftlich vereinsamte Landbevölkerung an den allgemeinen Güterverkehr an und hilft allen Teilen zur Kostenersparnis. Bei diesen günstigen Folgewirkungen wird man der von der Post übernommenen und exakt durchgeführten Aufgabe, den Kleingüterverkehr

1) S. 101 a. a. O.
2) COHN, System der Nationalökonomie, 3. Bd.: Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Stuttgart 1898, S. 4.
3) SCHÖNBERGS Handbuch der polit. Ökonomie, Tübingen 1890: SAX, „Transport- und Kommunikationswesen“, S. 506.
4) Amtl. Denkschr. der Sächs. Reg., S. 248 a. a. O.

bzw. Kleinwarenverkehr billig, regelmäßig, schnell und pünktlich, sicher und bequem zu vermitteln, doch wohl einen erheblichen Nutzen für das Gemeinwohl zuerkennen müssen.

Es fehlt indessen in der Literatur nicht an Stimmen, die völlig anderer Meinung sind. Nach HULL [1]) zeigt die Paketpost, weil sie zum überwiegenden Teil aus geschäftsmäßigen Massensendungen bestehe, keine „Allgemeinheit und Gleichmäßigkeit ihrer Inanspruchnahme“, sondern dient vielmehr dem Klasseninteresse, und zwar nicht dem kleinen Manne, sondern, wie SCHMIDT offen ausspricht [2]), den besser situierten Bevölkerungsklassen. Ebenso schließt ULLRICH [3]), auf SAX fußend [4]), daß die Paketpost im großen ganzen nur einzelnen Bevölkerungsklassen, vorzüglich der Geschäftswelt, diene und in erster Linie nicht betrieben werde, weil das allgemeine Interesse es erfordere, sondern weil es für die Verwaltung nützlich und einträglich sei, durch Übernahme dieser Tätigkeit ihre Einrichtungen vollkommener auszunutzen. Die genannten Schriftsteller, wie auch WEICHS-GLON [5]), befürworten gerade unter Hinweis auf die Bevorzugung einzelner Klassen durch die Paketpost deren bessere finanzielle Ausnutzung.

Zugegeben, daß die Mehrzahl der Pakete aus geschäftsmäßigen Massensendungen besteht. Den ersten unmittelbaren Vorteil von deren Transport hat selbstverständlich die Geschäftswelt, der ihre Waren schnell und billig befördert werden. Sind aber damit die Folgewirkungen dieses Verkehrs, der doch, wie jeder Verkehr, nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck ist [6]), schon erschöpft? Ist die Organisation eines billigen, regelmäßigen, schnellen und pünktlichen, sicheren und bequemen Kleinwarenverkehrs nicht, wie erörtert für fast alle Kreise des Volkes von Vorteil, ganz besonders für das große Heer von Konsumenten, denen sie viele Waren erst zugänglich macht? Man denke z. B. an die Massensendungen der Fischindustrie (Bücklinge, Sprotten usw.), der Textilindustrie und Konfektion: alle diese Waren kommen doch nach ihrer schließlichen Bestimmung der Allgemeinheit zugute, und dieser Bestimmung hilft die Paketpost sie näher führen. Inwiefern diese vorzugsweise dem Klasseninteresse oder gar nur den besser situierten Klassen dienen

1) S. 152—154 a. a. O. 2) S. 93 a. a. O. 3) S. 83 a. a. O.
4) SAX I S. 542. 5) S. 221—22 a. a. O. 6) v. d. B. S. 6.

soll, ist nicht recht ersichtlich. Den kleinen Butterproduzenten, der seine Ware wöchentlich zwei-dreimal auf dem Postweg absetzt, den Handwerker und Hausindustriellen, der seine Rohstoffe vom Fabrikanten in Paketen bezieht, den Kleinhändler, der sein geringes Warenlager auf dem gleichen Weg ergänzt, die ganze durch die Paketpost an den allgemeinen Warenverkehr angeschlossene Bevölkerung des platten Landes, den kleinen Beamten, der im Vereine mit seinen Kollegen auf Grund von Sammelbestellungen seine Bedürfnisse zum Teil durch Postbezug befriedigt, und schließlich die große Menge der Konsumenten, die so manche der von der Post herbeigebrachten Waren vom Kleinhändler beziehen, — alle diese Klassen wird man kaum ohne weiteres als besser situierte ansprechen können. Im Gegenteil: man wird behaupten können, daß die größere Zahl derjenigen, die von der Warenbeförderung der Post unmittelbar oder mittelbar Nutzen haben, eher den minderbemittelten Klassen angehört. Diese Folgerung bestätigt VAN DER BORGHT[1]), wenn er den „demokratischen Charakter der heutigen Post" hervorhebt, und die mehrfach angeführte anonyme Broschüre mit den Worten[2]): „99 Proz. der Bevölkerung werden immer an einem möglichst billigen Paketporto interessiert sein. Nur wenige reiche Leute und Großindustrielle, deren Fabrikate sich nicht zur Versendung in Form von Postpaketen eignen, dürften dem Paketporto gleichgültig gegenüberstehen" — also nur als Produzenten, nicht auch als Konsumenten. Schließlich weist ROSCHER den Einwand, daß die Paketpost die handeltreibenden Klassen begünstige, gleichfalls mit dem Hinweis auf die allgemeinen günstigen volkswirtschaftlichen Folgen der Einrichtung zurück.[3])

Umsomehr muß der von den vorgenannten Schriftstellern vertretenen Ansicht widersprochen werden, daß sozialpolitische Erwägungen das billige Paketporto nicht rechtfertigten, sondern dessen Erhöhung zu ungunsten der unrechtmäßig bevorzugten Geschäftswelt erforderten. GRUNZEL führt hiergegen sehr richtig an[4]), daß der Industrielle oder Kaufmann die Verkehrskosten nicht selbst zahlt, sondern durch die Warenpreise auf die Konsumenten abwälzt. Eine Portoerhöhung würde aber „im Konsum am meisten die Artikel des täglichen Lebensbedarfs belasten, welche einen umso größeren

1) S. 13 a. a. O. 2) S. 27 a. a. O. 3) S. 540 a. a. O.
4) S. 282 a. a. O.

Prozentsatz des Einkommens in Anspruch nehmen, je ärmer der Haushalt ist. Die Verbilligung des Portos entspricht also der sozialen Forderung und nicht das Gegenteil. Das Interesse des Industriellen und Kaufmanns an billigen Portosätzen, die seinen Absatz erweitern, deckt sich hier durchaus mit dem Interesse der Allgemeinheit". Die finanzielle Mehrbelastung der Paketpost wäre hiernach eine nicht nur verkehrsfeindliche und verkehrsschädliche Maßnahme, sondern auch dem Gesamtinteresse zuwiderlaufend. Das finanzielle Moment darf gerade bei der Paketpost nicht in den Vordergrund treten; denn bei dem heutigen Umfange des Paketverkehrs und nach Art und Richtung des Warenverkehrs, der in ihm zum Ausdruck kommt, wird man recht wohl — im Gegensatze zu SAX[1]), dessen Ausführungen auf den damaligen, noch verhältnismäßig geringen Postgüterverkehr (1878!) zugeschnitten sind und in dieser Beziehung heute veraltet erscheinen, und im Gegensatz zu ULLRICH[2]), der sich vom fiskalischen Standpunkt aus SAX ohne weiteres anschließt, — ein öffentliches Interesse an der Einrichtung der Paketpost als vorhanden annehmen können. Diese Auffassung findet bei GRUNZEL Bestätigung, wenn er den Nutzen der Post auf kulturellem, nicht auf finanziellem Gebiete sucht.[3]) Im übrigen ist „der beste und dem Ganzen förderlichste Zustand des Verkehrswesens immer der, bei welchem jeder Art des Verkehrsbedürfnisses auch die geeigneten Befriedigungsmittel in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen."[4]) Die frühere Lücke im deutschen Güterverkehre, die Einrichtung eines billigen, schnellen usw. Kleingutverkehrs, hat die Post in ziemlich vollkommener Weise ausgefüllt; man wird sich hüten müssen, diese Verkehrsentwicklung durch finanztechnische Experimente zu hindern und damit einen Schritt nach rückwärts zu tun.

Die gleiche Entgegnung, daß ein vollkommener Güterverkehr allen Verkehrsansprüchen Befriedigung schaffen soll, kann denen gelten, die, wie WEICHS-GLON[5]) und COHN[6]), in der Paketpost gewissermaßen eine unerwünschte Konkurrenz vom Eisenbahn- und Schiffsgüterverkehre sehen und damit den Wert des Postgüterverkehrs für die Allgemeinheit zu bezweifeln scheinen.

1) Vgl. Anm. 4 S. 99. 2) Vgl. Anm. 3 S. 99. 3) S. 282 a. a. O.
4) v. d. B. S. 241. 5) a. a. O. S. 222.
6) „Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens", S. 1014/15.

„Infolge Anwachsens des Postpaketverkehrs haben Eisenbahnen und Schiffahrt immer größere Transportleistungen für die Posten zu verrichten, ohne hierfür genügende oder überhaupt eine Entschädigung zu erhalten. Weiter lenkt die Post durch den bestehenden Postpakettarif von den genannten Verkehrsmitteln eine große Anzahl hochwertiger Transporte ab, welche sonst von denselben für eigene Rechnung befördert worden wären. Dadurch wird das Einnahmeergebnis von Eisenbahn und Schiffahrt effektiv und zwar in doppelter Hinsicht geschädigt.......... Bei weiterer Entfaltung des Postpaketverkehrs wird es wohl dahin kommen, daß die Verkehrsmittelunternehmungen, an der Spitze die Staatsbahnverwaltungen, im Interesse der Staatseinnahmen Stellung zu dieser Sache nehmen.“ [1])

Wie liegen die Verhältnisse? Ohne die Post wäre der Kleinwarenverkehr vorzugsweise auf Eisenbahn und Schiffahrt angewiesen, deren Einnahmeergebnisse sich zufolge dieses Zuwachses vielleicht günstiger gestalten würden. Wäre aber eine solche Regelung auch im Interesse der Allgemeinheit? Könnten diese Verkehrsunternehmungen den Kleingutverkehr, wie ihn die Post organisiert hat, überhaupt durchführen? Diese Frage wird kaum zu bejahen sein. Eisenbahn und Schiffahrt sind nach ihrer Anlage und ihren Grundeigenschaften von vornherein auf den Schwergutverkehr mit groben Gewichts- und Gebührenbemessungen [2]) und mit voller Raumausnutzung angewiesen (vgl. Teil A I c und d), wie ja die Eisenbahn ihre Stückgüter, weil sie den Raum schlechter ausnutzen, grundsätzlich mit höherer Fracht belasten muß. Der Kleingutverkehr der Post mit seiner Vielheit von Sendungen würde sich kaum bequem in den Schwergutverkehr einfügen lassen. Keinesfalls aber wären die beiden Verkehrsunternehmungen in der Lage, die Beförderung einheitlich in derselben Weise billig, regelmäßig, schnell und pünktlich, sicher und bequem zu vermitteln, wie es die Post mit Hilfe ihres dichten Verkehrsnetzes und in Verbindung mit ihren übrigen Betriebszweigen auf der Basis aller Verkehrsmittel, besonders auch der weit verästelten Landstraßen, vermag. Von dem Vorteile der faktischen Monopolisierung des Kleinwarenverkehrs und der dadurch bedingten Einheitlichkeit der Preise und Verkehrsbestimmungen gegenüber den verschiedenen Eisenbahn- und Schiff-

1) Vgl. Hull S. 14.

fahrtsfrachtsätzen [1]) soll hierbei ganz abgesehen werden. Man vergegenwärtige sich aber, daß ein Eisenbahnstückgut zur Bahnstation, die der inneren Stadt zumeist fern liegt, gebracht und am Bestimmungsorte zumeist abgeholt werden muß, während die Post in der Mitte des Orts die bequemste Art der Einlieferung bietet und die Bestellung bis ins Haus besorgt. Man vergegenwärtige sich ferner, daß von 32764 Postorten nur 9196 an der Eisenbahn liegen [2]), daß also über $^2/_3$ aller Postorte vom Kleingutverkehre so gut wie ausgeschlossen wären, wenn die Paketpost nicht wäre. Deren Überlegenheit auf ihrem speziellen Gebiete gegenüber der Eisenbahn ergibt sich daraus ohne weiteres und wird auch sonst in der Literatur anerkannt: „Die Eisenbahnen sind nicht für den Kleinverkehr eingerichtet, welcher ein dichtes Netz von Annahmestellen sowie eine einfache, jedem Privatmanne sofort einleuchtende Art der Geschäftsbehandlung erfordert.“ [3]) Auch van der Borght betont [4]), daß die Paketpost als Spezialanstalt für kleine Gütermengen bedeutend leistungsfähiger ist und billiger arbeitet, als die Eisenbahn es können würde. Die Vermittlungstätigkeit der Spediteure im Sammelladungsverkehre kann in keiner Weise den Postgüterverkehr ersetzen, zumal jener „tote Zeit“ mit sich bringt und überhaupt nur in größeren Städten möglich ist.[5]) Die Eisenbahnen sind deshalb nur geeignet, die technische Basis für den Kleinwarenverkehr abzugeben, aber nicht ihn selbst zu bewirken.[6]) Daß ihnen durch die Zerlegung von Waren in Pakete, die als ein Stück dem Schwergutverkehr angehören würden, der Transport zahlreicher Sendungen entzogen wird, kann nicht geleugnet werden, ist aber nur ein Beweis für die „kommerzielle Unzulänglichkeit der Eisenbahnen gegenüber dem Postverkehr.“ [7])

Die Ansicht von Weichs-Glon, die sich zu sehr auf den fiskalischen Standpunkt stellt und den volkswirtschaftlichen vernachlässigt, verkennt eben die arbeitsteilige Rolle der Post im Güterverkehr, die, wie gezeigt, eine fühlbare Lücke in diesem ausfüllt. Ob die Dienste der Eisenbahn und Schiffahrt für Postzwecke genügend entlohnt werden, ist eine Frage für sich, die außerhalb des Rahmens dieser Arbeit liegt. Fest steht, daß die Deutsche Post ihre Aufgabe

1) v. d. B. S. 78. 2) Vgl. S. 11.
3) Grunzel, S. 295. 4) S. 356 a. a. O. 5) v. d. B. S. 327.
6) Sombart, a. a. O. II S. 284. 7) Grunzel S. 296.

im Kleingüterverkehr in der geschilderten Weise und die Kleinwarenvermittlung mit den gezeichneten günstigen Folgewirkungen für die Allgemeinheit nur zufolge der annehmbaren Bedingungen durchzuführen vermag, unter denen sie die Verkehrsmittel, besonders die Eisenbahnen, für ihre Zwecke zu benutzen in der Lage ist.

Der schließliche Einwand DE TERRAS gegen den Postgüterverkehr, daß die Aufsuchung und Benutzung billiger Bezugs- und Absatzquellen in den entferntesten Gegenden des Auslandes mit seiner Hilfe nicht unter allen Umständen als ein berechtigtes Bedürfnis anzuerkennen sei[1]), kann wohl als unbeachtlich bezeichnet werden. Theoretisch sprechen die Vorzüge der internationalen Arbeitsteilung gegen diesen Einwand, praktisch ist es Sache der Zollgesetzgebung, den internationalen Güteraustausch nötigenfalls zu erschweren oder zu beschränken. Solange und soweit diese davon absieht, leistet die Post der Allgemeinheit lediglich Dienste, wenn sie ihr einen billigen und schnellen Kleinwarenverkehr auch im Verkehre mit dem Auslande bietet. Der Umfang des deutsch-ausländischen Postpaketaustauschs[2]), der einen nicht unerheblichen Teil des gesamten internationalen Güterverkehrs darstellt, beweist die Bewertung dieser Dienste durch die heimischen Kreise zur Genüge. Einer Benachteiligung von deren Interessen etwa durch Mißbrauch des Nachnahmeverfahrens vonseiten des Auslands zur Übersendung minderwertiger Waren nach Deutschland beugt übrigens die Post dadurch vor, daß sie den Empfängern vor Zahlung des Nachnahmebetrags die Besichtigung des Paketinhalts bei der Zollstelle gestattet und so die Ablehnung minderwertiger Waren ermöglicht.[3])

Heben wir von den sozialen Folgewirkungen der Paketpost noch hervor, daß sie durch das Hinüber und Herüber ihrer Warenbeförderung zwischen Stadt und Land zur Verwischung dieses Unterschieds beiträgt und daß sie den Arbeitsmarkt befruchtet — man denke an die Fabrikation von Verpackungsmaterial für die zahlreichen Postpakete, an die Schaffung von Arbeitsgelegenheiten für

1) S. 120 a. a. O.

2) Vgl. S. 59 und 115/6. Die Zahl der Pakete aus Deutschland nach dem Auslande ist übrigens fast doppelt so groß, als die der Sendungen aus dem Auslande nach Deutschland. Der Absatz ins Ausland ist also weit größer wie der Bezug daher.

3) § 11 der Postzollordnung a. a. O.

die Hausindustrie u. dergl. —, so erscheint das Gesamtbild der Folgen des Postgüterverkehrs für die Volkswirtschaft wohl in ausnehmend günstigem Lichte.

Schluß.

Durch ihre Organisation des Kleingüterverkehrs mit den Attributen billig, regelmäßig, schnell und pünktlich, sicher und bequem dient die Deutsche Post, „das kunstvollste Gebilde modern-sozialen Lebens“ [1]), als Vermittlerin eines ziemlich bedeutenden, besonders gearteten Warenverkehrs, dessen Entfaltung sie erst herbeigeführt hat, und trägt dadurch unzweifelhaft zur Mehrung wirtschaftlicher Wohlfahrt bei. Der deutsche Paketverkehr, der unter allen Ländern der größte und mit 41,6 Proz. des gesamten Weltpostpäckereiverkehrs nicht viel geringer ist, als die Summe des der anderen Staaten zusammen [2]), ist ein Zeugnis für die volkswirtschaftliche Notwendigkeit und die Beliebtheit der Einrichtung. Immerhin wird zum Schluß zu fragen sein, ob die Post im Kleingüterverkehr allen billigen Anforderungen zu entsprechen vermag, oder inwiefern etwa organische Verbesserungen angebracht sind, die dem Warenverkehre zugute kommen würden.

Die beteiligten Produzenten- und Handelskreise äußern in dieser Beziehung seit Jahren einen Wunsch, dem die Berechtigung nicht abzusprechen ist: die Vervollkommnung des deutschen Postgüterverkehrs durch bessere Beförderungsbedingungen für kleinste Güter bis zum Gewicht von etwa 1 kg, die Einführung des 1 kg-Pakets. „Es fehlt zurzeit an einem einfachen und billigen Versandmittel für kleinere Warenmengen im Gewichte von 251—1000 g. Die Beförderung als Brief ist nur bis zu 250 g zugelassen; die Aufgabe als Paket belastet kleine Sendungen unverhältnismäßig durch das hohe Paketporto von 50 Pf. auf Entfernungen von über 10 Meilen.“ [3]) Die an sich niedrigen Sätze von 25 und 50 Pf. wirken hier hemmend auf die Entwicklung dieses kleinsten Verkehrs, für den

1) SOMBART, a. a. O. II S. 289.

2) Vgl. Arch. f. P. u. T. 1909, S. 508.

3) Bericht der Handelskammer Berlin, vgl. „Handel und Gewerbe“, Zeitschrift für die zur Vertretung von Handel und Gewerbe gesetzlich berufenen Körperschaften, Berlin, Jahrgang 1904/5 S. 609.

ein nicht unerhebliches Bedürfnis vorliegt. [1]) Macht doch schon bei den heutigen Portosätzen die Zahl der Pakete bis 1 kg im Reichspostgebiet fast 13 Proz. des Gesamtpaketverkehrs aus. [2])

Tatsächlich ist es eine ganze Reihe geringgewichtiger Gegenstände, für die im Vergleiche zu ihrem Werte die Paketportosätze zu teuer sind. Eine Umfrage der Kommission des deutschen Handelstags betr. Verkehr hat bei folgenden Waren das Bedürfnis billigerer Versendung für kleinste Mengen ergeben [3]):

bei der Schmuckwaren- und Uhrenindustrie: für billige Schmucksachen und Uhren;

bei der Textilindustrie und Bekleidung: für Posamenten, Bänder, Besatzartikel, Garn, Gürtel, Ärmelbördchen, Deckchen, Spitzen, Krawatten, Tücher, Wäsche, Wäschebuchstaben, Kragen, Manschetten, Korsetts, Handschuhe, Strümpfe;

bei der Kleineisenindustrie: für kleine Ersatzteile von Maschinen und Fahrrädern, Schrauben und Nadeln, kleine Werkzeuge, Solinger Waren, Klischees und Lettern, Stahlfedern;

bei der Nahrungs- und Genußmittelbranche: kleine Quantitäten Kaffee, Tee, Schokolade, ferner für einzelne Torten, einzelne Flaschen Liqueur und Wein, Zigarren;

beim Buchhandel und der Schreibwarenindustrie: für einzelne Bücher, die bei der Versendung als offene Drucksache oft leiden, Briefpapier, Ansichts- und Visitenkarten, Spielkarten, Siegellack;

im weiteren für Sämereien, künstliche Blumen, Drogen und Parfümerien, Gegenstände der elektrischen Installation, Spielwaren, Lederwaren, photographische Artikel und dergl. mehr.

Bei diesen Waren kommt es vielfach vor, daß das Paketporto teurer oder ebenso teuer ist, als die Ware selbst — z. B. bei den zahlreichen 50 Pf.-Artikeln — und jedenfalls den Vertrieb der Ware beschränkt. „Die Kunden bezahlen für die Ware den geforderten Preis meist anstandslos, tragen aber das Porto mit Widerstreben,

1) Ullrich, a. a. O. S. 104.

2) Nach der Statistik 1907: 12,971 Prozent.

3) Vgl. Zeitschrift „Handel und Gewerbe", Jahrg. 1906/7 S. 336 (Eingabe des Verbands reisender Kaufleute) und S. 456; Jahrg. 1907/8 S. 32, 262, 344, 416, 436, 610, 617.

namentlich wenn es im Verhältnis zum Werte der Ware unverhältnismäßig hoch kommt." [1])

Lieber verzichtet der Besteller, z. B. bei Sämereien, auf Ausführung des Auftrags, wenn er das Porto bezahlen soll. [2]) Auch in der Textilindustrie werden Aufträge bis zu 1 kg des teuren Portos wegen entweder abgelehnt oder bis zu vollen 5 kg gesammelt, wodurch Verzögerungen eintreten. [3]) Der Deutsche Handelstag hat sich demzufolge 1908 dafür ausgesprochen, daß Pakete bis 1 kg nach allen Zonen zu ermäßigten Sätzen ohne Bestellgeld und ohne Paketadresse befördert werden möchten, wobei auf die Haftpflicht der Post verzichtet werden soll. [4])

Die Postverwaltung hat sich bisher aus finanziellen und technischen Gründen der Anregung des 1 kg-Pakets gegenüber ablehnend verhalten. [5]) Sie befürchtet einerseits den Portoausfall und andererseits ungünstige Folgewirkungen für die ordnungsmäßige Bearbeitung der übrigen Sendungen bei Hinzutritt der neuen Sendungsart. Der finanziellen Seite möchte aber nicht zu viel Gewicht beizulegen sein. Die bezeichneten Industrien versenden jetzt ihre Kleinwaren der Portoersparnis halber in namhaftem Umfange so, daß sie jene unzulässigerweise — wie gleich noch erörtert werden wird — in Warenproben zerlegen, z. B. 2 Pfund Kaffee in 4 Mustersendungen zu je 250 g. Wenn diese 4 Warenproben derzeit eine Portoeinnahme von $4 \times 10 = 40$ Pf. ergeben, so bedeutet demgegenüber der Satz von 30 Pf. [6]), der für das 1 kg-Paket etwa in Aussicht zu nehmen wäre, nur einen relativ geringen Portoausfall [7]), der durch die zu erwartende Verkehrssteigerung mit der neuen Sendungsart sicherlich bald wieder eingebracht würde. [8]) Die technische Seite der Neuerung findet allerdings erheblichere Bedenken. Bei dem gewaltig flutenden Versendungsverkehre, der besonders die

1) Vgl. Zeitschrift „Handel und Gewerbe", Jahrg. 1906/7 S. 495.

2) Dieselbe Zeitschrift, Jahrg. 1907/8 S. 530.

3) Dieselbe Zeitschrift, Jahrg. 1904/5 S. 609.

4) Dieselbe Zeitschrift, Jahrg. 1907/8 S. 639.

5) Desgl. Jahrg. 1905/6 S. 374.

6) Vgl. Anonyme Broschüre, S. 38/39, und Schmidt, S. 87 a. a. O.

7) Vgl. Bericht der Handelskammer Augsburg in der Zeitschrift „Handel und Gewerbe", Jahrg. 1907/8 S. 32.

8) Das der Post entgehende Bestellgeld wird kaum beachtlich sein, da die Geschäftsfirmen zumeist von der Abholung Gebrauch machen.

Bahnposten bereits bis zur Grenze des Möglichen belastet, erscheint es immerhin gewagt, den mannigfachen Sendungsarten eine neue in Gestalt des 1 kg-Pakets hinzuzufügen. Mancherlei technische Schwierigkeiten wären dabei zu berücksichtigen, besonders die schwere Frage, ob die 1 kg-Pakete, wie jetzt die Beutelstücke[1], der schnellen Briefpost zuzuteilen sind, deren ordnungsmäßige Bearbeitung durch die Mengen der Geschäftspapiere, Drucksachen und Warenproben schon jetzt beeinträchtigt wird, oder der weniger schnellen Paketpost, deren heutiger Umfang bei den kurz bemessenen Haltezeiten der Züge das Verladegeschäft kaum noch glatt ermöglicht und die Belastung mit dem 1 kg-Paket auch sehr unerwünscht erscheinen läßt.

Schließlich dürften aber diese Schwierigkeiten nicht unüberwindlich sein, und auf die Dauer wird die Post sich der Einführung des gewünschten 1 kg-Pakets nicht entziehen können, da andere Staaten, wie z. B. die Schweiz, die Niederlande, Dänemark, England, Österreich-Ungarn[2]) und auch Württemberg[3]), bereits mit Erfolg niedrigere Tarife für kleinste Pakete nachgelassen haben.

Ein wesentlicher Fortschritt für die Versendung kleinster Warenmengen würde schon die Aufhebung der Beschränkung sein, daß kleine Warenmengen nur dann gegen die ermäßigte Taxe für Warenproben befördert werden sollen, wenn sie keinen Handelswert haben. Diese Bestimmung gibt in der Praxis zu mancherlei Zweifeln und unliebsamen Weiterungen Anlaß.[4]) In dem oben genannten Beispiele, wo 4 Warenproben mit je 250 g Kaffee von einem Absender an denselben Empfänger versandt werden, liegt der Begriff der Warenprobe ohne Handelswert sicher nicht vor, und der Absender muß die postseitige Zurückweisung der Mustersendungen gewärtigen. Indessen ist einerseits die Kontrolle der zahlreichen Warenproben[5]) nicht in der scharfen Weise durchführbar, daß der Ausschluß der Waren mit Handelswert möglich ist, zumal die Absender in Fällen dieser Art die „Proben" nicht gleichzeitig, sondern einzeln nacheinander aufliefern. Auch wird andererseits je nach Auffassung des prüfenden Beamten im Einzelfalle verschieden verfahren,

1) Vgl. S. 48. 2) Zeitschr. „Handel und Gewerbe", 1906/7, S. 199.

3) Württemberg erhebt für Pakete bis $1^1/_2$ kg zwischen Postanstalten, die bis zu 10 km von einander entfernt sind, und zwischen Orten desselben Oberamtsbezirks frankiert 15 Pf., unfrankiert 25 Pf.

4) Zeitschr. „Handel und Gewerbe", 1907/8 S. 531. 5) Vgl. S. 89.

und tatsächlich ist es oft schwer, zu unterscheiden, ob denn ein Muster oder eine Ware vorliegt: „Ob ein Gegenstand eine Warenprobe im posttechnischen Sinne ist oder nicht, wird nicht immer durch den Gegenstand an sich bestimmt, sondern wesentlich durch den Stand und die Berufstätigkeit des Absenders oder des Empfängers. Ein kleines Notizbuch, das ich als Privatmann meinem Freund als Geschenk zusende, ist zweifellos keine Warenprobe. Dasselbe Notizbuch, von einem Geschäftsbücherfabrikanten dem Detailhändler zugesandt, wird die Post als Warenprobe gelten lassen müssen, wenn es als solche bezeichnet und verpackt zur Auflieferung gelangt".[1]) Daß auf diese Weise eine unliebsame Unsicherheit in den Verkehr kommt, ist nicht zu verhindern. In Zweifelsfällen versendet der Produzent solche Kleinwaren lieber in Doppelbriefen, obgleich das Porto alsdann, z. B. in der Kleineisenindustrie, 20 bis 100 Proz. des Werts der Ware beträgt.[2])

Es wird sich hiernach empfehlen, Kleinwaren bis 350 g künftig allgemein ohne Rücksicht auf ihren Wert nach den Bestimmungen für Warenproben zur Postbeförderung zuzulassen, wodurch auch die umständliche und zeitraubende Prüfung des Inhalts der Mustersendungen auf die Zulässigkeit bei den Postanstalten wegfallen würde, mit anderen Worten: die Einführung eines geschlossenen Warenbriefs an Stelle der offenen Warenprobe unter Beibehaltung der Taxe für diese.[3]) Auch der deutsche Handelstag hat sich dafür ausgesprochen[4]), daß der Begriff „Warenprobe" beseitigt und die für diese Sendungen geltenden Portosätze in Zukunft auf alle Gegenstände nebst beigefügten Rechnungen[5]) Anwendung finden möchten, die nach Gewicht und Größe die für Warenproben festgesetzten Grenzen nicht überschritten. Der geschlossene Warenbrief an Stelle der offenen Warenprobe würde auch die nötige sorgfältige Verpackung ermöglichen, die z. B. kleine

1) Vgl. Mannich im „Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands", S. 273 a. a. O.

2) Bericht der Handelskammer Elberfeld in der Zeitschr. „Handel und Gewerbe", 1907/8 S. 2. 3) Vgl. S. 88.

4) Zeitschr. „Handel und Gewerbe", 1907/8 S. 610 u. 639.

5) Die Beifügung von Rechnungen zu den Warenproben ist jetzt nicht angängig, weil sie den wenn auch nur geringen Handelswert dartun und den Inhalt damit des Warenprobencharakters entkleiden, vgl. Anm. 2.

Einzelteile von Fahrrädern, Motorfahrzeugen sowie künstliche Blumen als Mustersendungen jetzt oft zu ihrem Schaden entbehren müssen.[1])

Allerdings würde der durch 1 kg-Paket und Warenbrief ermöglichte unmittelbare Absatz und Bezug kleinster Warenmengen, zumal sich voraussichtlich die Versandgeschäfte die Neuerung besonders zunutze machen würden, eine neue Schädigung des Zwischenhandels in sich schließen. Doch kann dieser Umstand nach den gezeichneten günstigen Folgewirkungen für die Allgemeinheit keinen Hinderungsgrund gegen die Einrichtung dieses Post-Miniaturwarenverkehrs bilden, durch den die Rolle der Deutschen Post als Vermittlerin von Warenverkehr eine erwünschte Vervollständigung erfahren würde.

1) Zeitschr. „Handel und Gewerbe“, 1906/7 S. 338.

Übersicht

über den Postpaketverkehr (1907) der in der vorstehenden Abhandlung aufgeführten Orte.*)

1. Reichs-Postgebiet.**)

Ort	Aufgegebene Pakete		Eingegangene Pakete	
	mit Wertang.	ohne Wertang.	mit Wertang.	ohne Wertang.
Aachen	10 913	961 821	16 510	835 958
Altena (Westf.)	2 122	59 806	2 195	75 330
Altenburg (S.-A.)	2 048	318 826	3 824	267 482
Altona (Elbe)	6 800	1 087 555	7 036	511 955
Annaberg (Erzgeb.)	2 266	424 255	2 350	249 087
Apolda	2 828	341 393	3 502	184 711
Aue (Erzgeb.)	1 682	218 906	2 678	116 393
Barmen	7 133	1 841 736	9 297	758 142
Barth	421	30 931	412	39 127
Berlin	401 635	27 758 360	388 097	13 080 994
Bielefeld	5 123	1 019 364	5 806	578 500
Bonn	6 456	604 161	8 929	711 298
Braunschweig	12 484	1 092 821	13 950	811 474
Bremen	48 376	1 400 561	32 718	1 223 458
Breslau	35 484	3 652 097	48 589	2 757 126
Bruchsal	830	102 594	2 157	81 890
Bachholz (Sa.)	407	217 980	501	79 258
Chemnitz	17 141	2 311 921	21 147	1 521 134
Cöln	49 366	4 136 817	62 035	3 572 780
Cottbus	3 205	492 125	3 819	305 591
Crefeld	9 874	1 360 245	12 369	758 612
Danzig	9 538	659 821	11 211	929 938
Dessau	2 347	1 287 844	5 333	406 826
Dinglingen (1905)	?	20 528	?	8 321
Döbeln	5 857	160 218	3 049	150 620
Dresden	60 661	4 920 468	73 266	3 086 755
Düsseldorf	37 925	1 557 718	48 361	1 786 803
Eckernförde	199	143 276	223	53 041

*) Für die Beurteilung des Ein- und Ausgangs an Paketen macht Haass, a. a. O. S. 79, darauf aufmerksam, daß in Orten ohne eine **vorzugsweise am Paketversand sich beteiligende Industrie** die Zahl der abgegangenen Pakete etwa gerade soviel betrage, wie die Zahl der angekommenen, jedenfalls nicht bedeutend mehr.

**) Die „Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung“ veröffentlicht Angaben über den Postverkehr der einzelnen Orte nur für die Postämter 1. Klasse. Soweit erhältlich, sind in der Anlage 1 auch für die kleineren Ämter die bezüglichen Angaben mitgeteilt.

Ort	Aufgegebene Pakete		Eingegangene Pakete	
	mit Wertang.	ohne Wertang.	mit Wertang.	ohne Wertang.
Eisenberg (S.-A.)	465	116 294	1 076	71 881
Elberfeld	19 066	1 696 480	17 807	1 136 799
Elbing	1 981	199 445	2 441	239 372
Emmerich	1 371	170 853	1 219	184 459
Erfurt	6 676	1 348 600	11 852	722 138
Flensburg	2 293	283 085	3 441	302 287
Forst (Laus.)	667	169 800	1 411	161 033
Frankenberg (Sa.)	513	118 360	680	89 183
Frankfurt (Main)	144 939	4 401 627	150 840	3 025 159
Freiburg (Breisgau)	9 300	541 089	11 346	544 798
Geestemünde	1 142	114 391	2 599	103 479
Gera (Reuß)	3 328	492 189	4 663	385 548
Gießen	3 581	280 980	5 247	292 057
Glashütte	11 791*)	8 727	7 921*)	18 150
Glauchau	1 029	189 669	1 721	172 013
Goslar	892	122 204	1 309	124 370
Gotha	3 781	326 695	4 398	260 704
Greifswald	957	115 538	1 522	160 443
Greiz	1 389	296 971	2 873	193 402
Groitzsch	179	70 401	88	30 442
Grünberg (Schles.)	949	90 845	1 304	100 622
Grünhainichen (1906)	67	10 264	151	14 746
Guben	1 287	304 816	1 612	177 848
Gumbinnen	927	90 762	1 114	144 212
Hagen (Westf.)	3 757	390 948	3 554	417 618
Halle (Saale)	16 174	1 056 170	20 417	981 506
Hamburg	106 680	5 152 445	118 619	4 621 130
Hanau	51 661	265 726	36 690	223 998
Harburg (Elbe)	1 247	202 544	4 151	216 069
Haslach (1905)	?	8 193	?	10 912
Herbolzheim (1905)	?	28 315	?	10 859
Hirschberg (Schles.)	1 895	123 626	2 519	192 128
Homburg v. d. Höhe	944	93 898	1 610	110 015
Jena	2 886	180 480	4 553	243 843
Ilmenau	1 866	121 834	1 616	120 685
Kehl	174	22 028	175	26 715
Kiel	7 694	755 219	14 201	1 077 269
Köslin	1 206	170 212	2 013	147 192
Konstanz	5 288	206 921	5 523	246 102
Lahr (Baden)	813	142 883	2 112	104 673
Lauban	897	123 485	1 479	89 795
Lauenburg (Pomm.)	373	59 029	712	66 041
Leipzig	119 362	8 644 270	108 423	3 872 183
Lennep	557	81 883	681	64 491
Limbach (Sa.)	677	167 785	1 792	115 739
Lübeck	6 251	405 922	7 349	533 125
Lüdenscheid	1 167	369 161	2 074	182 466
Lüneburg	2 051	197 291	2378	170 040
Mainz	17 338	664 854	16 936	710 066

*) Einschl. der Briefe mit Wertangabe.

Ort	Aufgegebene Pakete		Eingegangene Pakete	
	mit Wertang.	ohne Wertang.	mit Wertang.	ohne Wertang.
Mannheim	17 065	1 001 695	25 448	946 168
Markneukirchen	2 884	198 461	1 965	103 716
Meerane (Sa.)	694	222 531	1 224	165 666
Meißen	1 459	170 098	2 823	183 837
Memel	871	58 141	2 098	125 479
München-Gladbach	2 223	581 837	4 101	392 207
Neumünster	1 005	152 418	1 510	160 144
Neuß	1 335	193 185	1 755	153 737
Neustadt (Orla)	183	37 378	222	48 644
Nordhausen	4 572	374 847	4 224	200 874
Offenburg (Baden)	1 074	80 592	1 642	103 115
Ohligs	678	111 767	1 133	80 591
Olbernhau	439	64 109	643	58 903
Pforzheim	244 879	251 435	95 565	307 718
Plauen (Vogtl.)	6 661	1 401 546	5 290	883 007
Pößneck	412	102 408	960	85 387
Quedlinburg	2 164	293 885	1 862	141 067
Rathenow	9 322	129 714	5 088	174 736
Ronsdorf	190	107 591	461	61 592
Rostock (Mecklb.)	4 417	321 352	5 020	372 721
Rügenwalde	195	77 045	396	29 356
Ruhla	1 143	95 390	1 527	52 807
Saalfeld (Saale)	664	85 715	577	94 844
Schleswig	1 228	93 471	1 381	145 419
Schneeberg-Neustädtel	563	104 903	1 253	93 957
Schönheide	?	50 693	?	37 950
Schwarzenberg (Sa.)	621	48 302	874	51 403
Schwelm	533	101 749	987	84 409
Seelbach (1905)	?	8 484	?	6 118
Solingen	4 378	589 705	4 678	341 314
Sommerfeld (Bez. Frankf. Od.)	386	52 335	450	52 633
Sonderburg	326	29 816	545	57 716
Sonneberg (S.-M.)	895	97 490	1 508	132 323
Sorau (Nied.-Laus.)	1 161	90 539	1 237	93 044
Spremberg (Laus.)	245	160 401	553	126 890
Stettin	11 612	1 509 588	18 190	1 090 681
Stolp (Pomm.)	2 495	181 948	2 274	183 087
Straßburg (Els.)	20 094	1 121 564	34 920	1 338 166
Swinemünde	626	108 801	842	114 684
Viersen	1 877	110 305	1 593	99 178
Villingen (Baden)	559	39 442	608	47 477
Wald (Rheinl.)	400	180 176	522	69 213
Waldheim	530	89 799	1 275	71 965
Waltershausen	174	68 863	404	50 731
Weida	262	53 948	216	45 576
Weimar	3 130	219 720	3 709	297 650
Wismar	2 447	89 268	2 838	120 185
Zeulenroda	194	74 163	373	58 397
Zwenkau	148	28 564	72	19 447
Zwönitz (1906)	191	46 994	494	32 320

2. Bayern.

Oberpostdirektions-bezirk*)	Aufgegebene Pakete		Eingegangene Pakete	
	mit Wertang.	ohne Wertang.	mit Wertang.	ohne Wertang.
Augsburg	59 180	2 559 267	63 654	2 785 783
Bamberg	24 719	1 465 255	29 604	1 635 127
Landshut	27 838	1 226 227	31 356	1 574 497
München	130 667	5 291 973	133 690	4 785 017
Nürnberg	66 178	3 760 820	77 283	2 957 395
Regensburg	24 730	1 187 147	29 714	1 460 977
Speyer	40 238	3 068 687	40 596	2 506 992
Würzburg	33 861	1 663 357	42 717	1 926 134

3. Württemberg. **)

Ort	Aufgegebene Pakete ohne Wertangabe	Angekommene Pakete ohne Wertangabe
Aalen	63 909	58 917
Giengen (Brenz)	32 378	22 649
Heidenheim (Brenz)	79 911	66 277
Schwäbisch-Gmünd	100 272	125 990
Stuttgart	3 157 294	1 967 934
Ulm (Donau)	599 592	412 732

*) Über den Paketverkehr der einzelnen Orte veröffentlicht der „Statistische Bericht über den Betrieb der Kgl. Bayerischen Posten und Telegraphen“ keine Angaben.

**) Der „Verwaltungsbericht der Kgl. Württemb. Verkehrsanstalten“ gibt nur Mitteilungen über den Ein- und Ausgang gewöhnlicher Pakete bei den Postämtern I. und II. Klasse. Die Pakete mit Wertangabe sind daselbst mit den Wertbriefen in einer Summe zusammengefaßt und die Einzelzahlen der beiden Versendungsarten daher nicht ersichtlich.

Übersicht
über den Auslands-Postpaketverkehr (1907) der drei deutschen Postverwaltungen.

Land	Nach dem fremden Land aufgelieferte Pakete		Aus dem fremden Land eingegangene Pakete	
	mit Wertang.	ohne Wertang.	mit Wertang.	ohne Wertang.
1. Europa:				
Österreich m. Liechtenstein und Landschaft Novibazar	63 975	3 136 323	109 230	2 533 076
Ungarn	7 598	675 274	11 432	319 515
Belgien	16 607	457 014	19 517	210 543
Bulgarien*	244	58 126	686	5 461
Dänemark* mit Faröer, Grönland und Island	11 881	542 152	4 252	58 477
Frankreich mit Corsica und Monaco	37 478	1 279 096	109 818	2 272 395†)
Gibraltar*	—	963	35	90
Griechenland*	470	26 796	—	1 233
Großbritannien und Irland	40 280	719 887	43 342	408 388
Italien mit San Marino	22 107	775 099	9 828	225 614
Kreta*	—	3 390	—	—
Luxemburg*	2 784	249 689	2 872	88 067
Malta*	97	4 545	70	315
Montenegro*	65	699	—	45
Niederlande	12 879	610 485	6 554	199 202
Norwegen*	4 459	164 479	1 277	17 307
Portugal* mit Azoren und Madeira	452	40 420	35	4 448
Rumänien*	4 169	212 667	1 964	5 527
Rußland, europäisches mit Finnland	61 139	898 747	59 075	38 527
Schweden*	7 391	251 687	1 382	25 676
Schweiz	37 785	1 725 463	79 425	634 257
Serbien*	614	61 007	421	1 524
Spanien* mit Balearen u. Canarischen Inseln	448	154 356	100	16 600
Türkei*, europäische	1 390	60 474	2 280	25 238
Die mit * bezeichneten Länder im Verkehr mit Württemberg	4 072	53 907	501	6 458
Summe I	338 384	12 162 745	464 096	7 097 983

†) Vgl. S. 79.

*) Für die mit dem Zeichen * versehenen Länder gibt die Württemb. Statistik den Paketverkehr gemeinschaftlich in einer Summe an.

Land	Nach dem fremden Land aufgelieferte Pakete		Aus dem fremden Land eingegangene Pakete	
	mit Wertang.	ohne Wertang.	mit Wertang.	ohne Wertang.
2. Asien	7 552	83 502	4 759	16 508
3. Afrika	5 138	188 424	684	30 715
4. Amerika	5 375	244 309	238	52 794
5. Australien	1 013	7 690	541	2 344
Summe II	19 078	523 925	6 222	102 361
hierzu Summe I	338 384	12 162 745	464 096	7 097 983
Insgesamt	357 462†)	12 686 670	470 318†)	7 200 344
	13 044 132		7 670 662	

†) Auffallend ist die große Verschiedenheit der Prozentsätze an Paketen mit Wertangabe: im Paketverkehr von Deutschland nach dem Auslande befinden sich nur 2,8 Proz., umgekehrt vom Auslande nach Deutschland 6,5 Proz. mit Wertangabe. Im Paketeingange von Rußland ist die Zahl der Sendungen mit Wert sogar um ein Drittel höher als der gewöhnlichen Pakete. Man wird nicht fehlgehen, wenn man in dieser Verschiedenheit ein Zeichen dafür findet, daß der Deutsche in die Sicherheit der Paketpost mehr Vertrauen setzt als der Ausländer.

Druck von J. B. Hirschfeld in Leipzig.

Lebenslauf.

Ich, Oswald Clemens Hammer, wurde geboren am 10. März 1878 in Chemnitz (Sa.) als Sohn des Kaufmanns Clemens Hammer und seiner Ehefrau Agnes, geb. Vogel. Den Unterricht in den Elementarfächern erhielt ich in den Jahren 1884—1888 an den verschiedenen Wohnorten meiner Eltern, und zwar an den Bürgerschulen zu Waldenburg (Sa.) und Grünhainichen und an der höheren Knabenschule zu Chemnitz. Ostern 1888 wurde ich in die Sexta des Kgl. Gymnasiums zu Zwickau (Sa.) aufgenommen, dessen untere 4 Klassen ich bis zum Jahre 1892 absolvierte. Ostern 1892 trat ich in die Obertertia des Kgl. Gymnasiums zu Schneeberg über und besuchte daselbst die drei Klassen bis einschl. Obersekunda von dem nahe gelegenen Aue (Erzgeb.) aus, wohin meine Eltern inzwischen übergesiedelt waren. Ostern 1895 folgte ich ihnen nach Leipzig, genoß hier den Unterricht in den beiden Primen der Thomasschule (Städtisches Gymnasium) und bestand Ostern 1897 die Maturitätsprüfung. Am 10. Mai desselben Jahres trat ich als Posteleve im Bezirke der Ober-Postdirektion in Leipzig in den Postdienst ein. Während meiner ersten Dienstjahre wurde ich in Leipzig, Waldheim und Döbeln im praktischen Post- und Telegraphendienst ausgebildet, vorübergehend auch zur Verwaltung von Postämtern III. Klasse (Claussnitz, Markersdorf, Taura, Mockau) verwendet und im Winter 1899|1900 im Bureaudienst der Ober-Postdirektion Leipzig beschäftigt. Nachdem ich im Mai 1900 die erste Fachprüfung bestanden hatte und zum Postpraktikanten ernannt worden war, wurde ich im Juli desselben Jahres in den Bezirk Dortmund versetzt. Während der nächsten Zeit war ich außer in Dortmund selbst in Hamm (Westf.) und in Olpe — hier etwa ein halbes Jahr als stellvertretender Vorsteher des Postamts II. Klasse — tätig, vorübergehend auch bei der Dortmunder Ober-Postdirektion. Am 1. Juli 1903 wurde ich bei dem Postamt 1 in Dortmund etatmäßig angestellt, heiratete hier die Tochter Elisabeth des verstorbenen Bergwerksdirektors Hermann Quetting und seiner Ehe-

frau Johanna, geb. Richrath, und bestand am 14. Mai 1904 vor dem Prüfungsrate des Reichs-Postamts die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie. Im Anschlusse daran wurde ich zum Ober-Postpraktikanten ernannt. Am 1. April 1905 wurde ich zur Ober-Postdirektion in Leipzig versetzt, der ich noch jetzt angehöre. Hierselbst trieb ich von Ostern 1906 ab an der Universität neben meinem Dienste rechts- und staatswissenschaftliche Studien. Insbesondere hörte ich Vorlesungen bei den Professoren Bücher, Stieda, Schmid, Eulenburg, Binding, Mayer und Friedberg. Im Wintersemester 1907 und Sommersemester 1908 war ich Mitglied der Vereinigten staatswissenschaftlichen Seminare und habe an den von Dr. Plenge abgehaltenen Übungen für Praktische Nationalökonomie und Finanzwissenschaft teilgenommen.

END OF
TITLE